

Der Open-Access-Publikationsserver der ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
The Open Access Publication Server of the ZBW – Leibniz Information Centre for Economics

Böhme, Hans

Working Paper

Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend

Kieler Diskussionsbeiträge, No. 299/300

Provided in cooperation with:
Institut für Weltwirtschaft (IfW)

Suggested citation: Böhme, Hans (1997) : Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend, Kieler Diskussionsbeiträge, No. 299/300, <http://hdl.handle.net/10419/48074>

Nutzungsbedingungen:

Die ZBW räumt Ihnen als Nutzerin/Nutzer das unentgeltliche, räumlich unbeschränkte und zeitlich auf die Dauer des Schutzrechts beschränkte einfache Recht ein, das ausgewählte Werk im Rahmen der unter

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen>
nachzulesenden vollständigen Nutzungsbedingungen zu vervielfältigen, mit denen die Nutzerin/der Nutzer sich durch die erste Nutzung einverstanden erklärt.

Terms of use:

The ZBW grants you, the user, the non-exclusive right to use the selected work free of charge, territorially unrestricted and within the time limit of the term of the property rights according to the terms specified at

→ <http://www.econstor.eu/dspace/Nutzungsbedingungen>
By the first use of the selected work the user agrees and declares to comply with these terms of use.

Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend

von Hans Böhme

AUS DEM INHALT

- Vor dem Hintergrund einer sich belebenden Weltkonjunktur wurde der Seeverkehr im Jahre 1996 noch von starken Divergenzen zwischen Tonnageangebot und Nachfrage nach Verkehrsleistungen geprägt. Vor allem der Tonnageüberhang in der Trockenladungsfahrt drückte auf das Frachtraten-niveau. Anhaltender Ratendruck beherrschte auch die meisten Fahrtgebiete der Linienschiffahrt; auf den zuvor sehr festen Trampmärkten für Containerschiffe zeigten sich ebenfalls Schwächetendenzen. Dagegen stiegen Chartervolumen und Frachtraten für Tanker weiter an. Wie im Vorjahr begünstigte ein kräftiger Aufschwung im Frühsommer wieder besonders die Großtanker.
- Im Herbst 1996 belebte sich auch die Nachfrage in der Trockenladungsfahrt spürbar. Der dadurch ausgelöste rasche Ratenanstieg hielt über die Jahreswende hinaus an. Gleichwohl kann die Frage, ob damit die Frachtenbaisse endgültig überwunden ist, noch nicht eindeutig beantwortet werden. Denn der Zugang von Schiffsneubauten ist anhaltend stark und wird auch im laufenden Jahr vor allem die Lage der Bulktonnage und der Containerschiffahrt beeinflussen.
- Es ist damit zu rechnen, daß die Raten für Bulkcarrier zwar im Jahresdurchschnitt höher sein werden als 1996, eine nachhaltige Aufwärtstendenz aber trotz einer allmählichen Festigung der Nachfrage kaum bevorsteht. Daher werden die Tankmärkte wohl erneut günstiger abschneiden; dort expandiert die Nachfrage bei wenig geändertem Tonnageangebot. In der Linienfahrt dürften die Kapazitäten abermals deutlich rascher ausgeweitet werden als die Nachfrage. Der Wettbewerbsdruck wird daher anhalten.
- In der von deutschen Reedern beherrschten Trampcontainerfahrt werden sich 1997 die Schwächetendenzen voraussichtlich fortsetzen. Ein sehr hoher Tonnagezugang deutet auf einen weiteren — wenn auch nicht für alle Schiffsgrößen gleich starken — Fall der Charraten hin; dabei wird sich die Struktur dieses Teilmarktes verändern.
- Das Umfeld des Weltseeverkehrs wird gegenwärtig durch drei Schwerpunkte geprägt: (1) Deregulierungs- und Liberalisierungstendenzen — unter anderem in der Hafenwirtschaft Südamerikas und anderer Länder — halten an. (2) Die internationalen Bemühungen um eine Einbeziehung der Seeschiffahrt in das GATS-Abkommen und um eine Konvention auf OECD-Ebene mit dem Ziel, die Neubausubventionen zu beschränken, sind auf Schwierigkeiten gestoßen. (3) Die Umsetzung der Maßnahmen, die von der International Maritime Organisation (IMO) beschlossen wurden, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu erhöhen (ISM-Code), kommt nur schleppend voran.
- Die Entwicklung der Seeverkehrsmärkte im Jahre 1996 und auch die Erwartungen für das laufende Jahr verdeutlichen, daß der Einfluß Ost- und Südasiens im Weltverkehr rasch weiter zunimmt. Dabei kommt es sowohl zu Verlagerungen des traditionellen Handels mit Entwicklungsländern als auch zu einer Verdichtung bestehender Verkehrsströme, wie auf den „trunk routes“ mit den USA und Europa.

Weltseeverkehr: Das Tonnageangebot bleibt marktbestimmend

von Hans Böhme

754590

Inhalt

I.	Das Jahr 1996 im Überblick.....	9
II.	Langfristige Tendenzen des Weltseeverkehrs	11
	1. Ladungsmengen und Transportleistungen	11
	2. Rasches Wachstum des Containerverkehrs.....	12
	3. Wandlungen der Seeverkehrsgeographie	13
	4. Wiedergewonnene Dynamik	14
III.	Entwicklung des Tonnageangebots	15
	1. Weiterer Ausbau der Welthandelsflotte.....	15
	2. Auslastung des Transportpotentials	16
IV.	Trockenladungsfahrt im Konjunkturschatten.....	19
	1. Tonnagenachfrage von Rezession geprägt.....	19
	2. Ratenschwäche bis zum Herbst.....	21
	3. Auch „handy size“-Bulkcarrier betroffen	23
	4. Rückgänge bei wichtigen Massengütern.....	24
	5. Weitere Festigung der Kühlschiffmärkte	26
V.	Aufwärtstendenzen in der Tankfahrt	28
	1. Stetige Nachfrage nach Mineralöl.....	28
	2. Chartertätigkeit erreicht Rekordhöhe.....	29
	3. Nochmals höheres Ratenniveau — auch für Großtanker.....	32
VI.	Dynamische Linienschiffahrt.....	33
	1. Weitere Expansion, aber anhaltender Druck auf die Raten	33
	2. Linienkonferenzen zwischen Regulierung und Reedereikonzentration.....	37
VII.	Containertrampschiffahrt im Umbruch	38
	1. Schwächetendenzen bei starker Kapazitätsausweitung	38
	2. Der Containertrampmarkt — ein Sekundärmarkt	39

VIII. Das handels- und schiffahrtspolitische Umfeld	40
1. Privatisierung in den Häfen Südamerikas.....	40
2. Handelspolitischer Stillstand	42
3. Sicherheit auf See: ISM-Code vor der Bewährungsprobe.....	42
IX. Das Jahr 1997: Nochmals differenzierte Aussichten	44
1. Anhaltende konjunkturelle Expansion.....	44
2. Märkte vielfach unter Angebotsdruck	44
3. Ein Ausblick auf das Jahr 2000	51
Literaturverzeichnis.....	60

Glossarium seeverkehrswirtschaftlicher Fachbegriffe

Einsatzbereiche und bereichsspezifische Verträge und Konditionen

Linienfahrt

„double stack“	Beförderung von Containern im Zweierstapel auf Eisenbahntraggwagen
„feeder lines“	Zubringer-/Verteilerdienste, welche die Ladung den Hauptlinien zuführen bzw. von ihnen zu den kleineren Endhäfen befördern
„hub and spoke“-System	Linien-system, das aus Haupthäfen und Feederlinien besteht, die jeweils speichen-artig von diesen ausgehen
„hub port“	Zentraler Hafen, in dem „trunk lines“ und „feeder lines“ verbunden sind
„independent action“	Recht eines Konferenzmitgliedes, nach einer Ankündigungsfrist unabhängig vom Konferenztarif oder anderen Abmachungen Frachtraten und/oder Bedingungen festzusetzen (in den Vereinigte Staaten-Verkehren durch den US Shipping Act of 1984 zwingend vorgeschrieben)
„service contract“	Beförderungsvertrag zwischen einer Reederei/Konferenz und einem Ver-lader über eine bestimmte (jährliche) Ladungsmenge zu individueller Frachtrate (im Vereinig-te Staaten-Verkehr aufgrund des US Shipping Act of 1984 als Wahlmöglichkeit vorgeschrieben)
„single port“-Prinzip	Bestreben der Containerreedereien im Überseeverkehr, ihre Dienste auf jeweils nur einen Lade- und Löschhafen in einer Region zu beschränken und die kleineren Hä-fen im Umladeverkehr zu bedienen
„time-volume contract“	Beförderungsvertrag über eine bestimmte Ladungsmenge pro Zeit
„transhipment“	Umschlag von Schiff zu Schiff, z.B. in einem „hub port“
„trunk line“	Hauptlinie, z.B. Europa-Nordamerika; in der Containerfahrt vielfach mit „feeder lines“ verknüpft
Reisecharter	Beförderungsvertrag, meistens für eine volle Schiffs-ladung, für eine Reise vom Lade- zum Löschhafen
Spotmarkt	Markt, auf dem kurzfristige Charterverträge (vorwiegend Reisecharters) abge-schlossen werden

Tankfahrt

Konsekutivreisen	Charterabschluß über mehrere aufeinanderfolgende Reisen
Worldscale (WS)	Ratenskala mit Basisraten (WS 100) für eine Vielzahl von Tankerrouten, deren (Dollar-) Geldwert jährlich in Abhängigkeit von der Veränderung bestimmter Schiffs-kosten neu festgesetzt wird (z.B. Worldscale 100 (1992) für Ras Tanura-Rotterdam = 16,62 \$/t); die aktuellen Marktraten werden in Prozent der Basisrate fixiert

Trampfahrt

(auch Charterfahrt)	Beschäftigung eines Schiffes ohne festen Fahrplan, je nach Ladungsangebot auf wechselnden Routen eingesetzt
„coarse grains“	Sammelbezeichnung für alle Getreidearten außer Weizen und Reis; für den See-verkehr haben vor allem Mais, Gerste, Roggen, Hafer und Sorghum Bedeutung
Zeitcharter	Vertrag über die Miete eines Schiffes
„period charter“	Unterform der Zeitcharter, gilt für eine bestimmte, jeweils von den Vertragspar-teien festgelegte, bisweilen sehr lange Laufzeit
„trip charter“	Unterform der Zeitcharter, gilt für jeweils eine bestimmte Reise oder Rundreise

Maße

BRT	Bruttoregistertonne
BRZ	Bruttoreaumzahl (Vermessungsgröße)
cbf	Kubikfuß (35,317 cbf = 1 cbm); Raummaß zur Bestimmung der räumlichen Lade-fähigkeit eines Schiffes
cbfsm	Kubikfußseemeile
„slot“	Containerstellplatz auf einem Containerschiff

sm	Seemeile
t dw	Tons deadweight; Gesamttragfähigkeit eines Schiffes einschließlich Betriebslasten (meistens auf Sommerfreibord-Tiefgang angegeben)
TEU (FEU)	Twenty (forty) foot equivalent unit; einheitlicher Maßstab für den Vergleich unterschiedlicher Containergrößen; auch Kapazitätsangabe für Containerschiff (Zahl der Stellplätze für 20-Fuß-Container)
tsm	Tonnenseemeile; Einheit der Transportleistung eines Schiffes, Produkt aus Ladungsmenge (t) x Reisedistanz (sm)
\$/b	\$ je Barrel (159 l)

Schiffstypen

Bulkcarrier	Massengutschiff für trockene Ladung
„cape size“-Schiff	Etwa 120 000–175 000 t dw
„handymax“	Die größten Schiffe der „handy sizes“
„handy size“-Schiff	Etwa 20 000–45 000 t dw
„mini bulk“	Bis zu etwa 12 000 t dw, teilweise in der europäischen Massengutfahrt eingesetzt
Panamax-Schiff	Etwa 50 000–80 000 t dw
Feederschiff	In der Containerfahrt als Zubringer/Verteiler für die Hauptlinien eingesetztes Schiff, meistens bis zu mittlerer Größe (1 000 TEU), neuerdings auch erheblich größer
„general-cargo ship“	Konventionelles Frachtschiff für die Beförderung von Stückgut oder stückgutähnlicher Ladung, „bulk“- und ähnlicher Ladung in kleineren Partien, üblicherweise Mehrdeckschiff mit eigenem Ladegeschirr, meistens als Trampschiff eingesetzt
„single decker“	Schiff mit nur einem Deck (dem Wetterdeck) ohne horizontale Unterteilung des Laderaums; im Sprachgebrauch vorwiegend Küstenschiffe und kleine Massengutschiffe bis zu etwa 10 000 t dw
Kombiniertes Schiff (C/C; OBO-carrier)	Mehrzweckfrachtschiff für die Beförderung flüssiger und fester Massengutladung (vorwiegend für die Rohöl-, Eisenerz- und Kohlefahrt), auch „combined carrier“ (C/C) oder „OBO-(Ore/Bulk/Oil)-carrier“ genannt
Tankschiffe	Massengutschiffe für flüssige Ladung
Aframax-Tanker	80 000 t dw (entspricht etwa der „Panamax“-Obergrenze)
„handy size“-Tanker	Etwa 20 000–45 000 t dw
Suezmax-Tanker	Etwa 120 000–150 000 t dw
„ultra-large crude carrier“ (ULCC)	Rohöltanker von mehr als 300 000 t dw
„very large crude carrier“ (VLCC)	Rohöltanker von etwa 175 000–300 000 t dw

Verzeichnis der verwendeten Abkürzungen

Organisationen und Verträge

CRISTAL	Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
EU	European Union
FMC	Federal Maritime Commission
GATS	General Agreement on Trade and Services
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
IMO	International Maritime Organisation
ISM Code	International Ship Management Code
OECD	Organisation of Economic Co-operation and Development
SOLAS	Safety of Life at Sea
TOVALOP	Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution
UNCTAD	United Nations Commission on Trade and Development
WTO	World Trade Organisation

Schiffahrtsorganisationen, Reedereien usw.

EATA	Europe Asia Trades Agreement
EECSAC	Europe East Coast South America Conference
FEFC	Far Eastern Freight Conference
IACS	International Association of Classification Societies
ISMA	International Ship Managers Association
Saecs	South Africa Europe Container Service
TAA	Trans-Atlantic Agreement
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
TSA	Transpacific Stabilisation Agreement
OPEC	Organisation of Petroleum-Exporting Countries

Andere Begriffe

BFI	Baltic Freight Index
BIFFEX	Baltic International Freight Futures Exchange
SAOK	Südamerika Ostküste
SAWK	Südamerika Westküste
GWJ	Getreidewirtschaftsjahr

I. Das Jahr 1996 im Überblick

Die Seeverkehrsmärkte wurden 1996 weiter von den rezessiven Tendenzen beherrscht, die sich seit dem Frühsommer des Vorjahres mit zunehmender Schärfe bemerkbar gemacht hatten. Dabei dürfte das Seehandelsvolumen insgesamt aber noch weiter zugenommen haben, und die verschiedenen Teilmärkte entwickelten sich nicht einheitlich. In der Massengutfahrt ging die Abschwächung vor allem vom Rohstofftransport aus; dort wurde gleichzeitig die verfügbare Tonnage erneut ausgeweitet. Erst im Herbst kam es zu einem Tendenzumschwung. In der Tankfahrt war die Lage stabiler: Steigender Energiebedarf der schnell wachsenden asiatischen Volkswirtschaften ließ die Frachtraten gerade für große Tanker im Sommer, wie schon im Jahre 1995, wieder deutlich anziehen. In der Linienfahrt expandierten die Ladungsmengen in vielen Relationen weiter, doch drückte das anhaltende rasche Kapazitätswachstum nach wie vor auf die Frachtraten und die Erlöse der Reedereien. Nach mehrjähriger Ratenstabilität setzte im Jahresverlauf nun auch auf den Chartermärkten für Trampcontainerschiffe eine Abschwächung ein.

Die Transportkapazitäten der Welthandelsflotte wurden im ganzen weiter vergrößert. Auf der einen Seite hatte der Schiffsneubau ein anhaltend hohes Niveau. So waren die Reaktionen der Auftraggeber auf die Verschlechterung der Marktlage noch zögernd und eher auf einige Sektoren wie die Bulkschifffahrt beschränkt; in anderen Sektoren wurden nach wie vor zahlreiche Aufträge vergeben. Auf der anderen Seite hielten sich die Verkäufe von Schiffen zum Abwracken weiter in relativ engen Grenzen. Die Marktschwäche führte auch nicht zu verstärktem Auflegen.

Die Grundlage für die Entwicklung der Seeverkehrsmärkte bildete eine gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht beschleunigte Expansion der Weltwirtschaft. Im Bereich der OECD-Länder nahm das reale Sozialprodukt mit etwa 2,5 vH um etwa einen halben Prozentpunkt rascher zu als ein Jahr zuvor (OECD 1996: 1). Obwohl die Unterschiede im Wachstumstempo

der einzelnen Länder sich tenziell verringerten, bestanden weiterhin konjunkturelle Divergenzen: In den Vereinigten Staaten stieg die Wirtschaftsleistung nach der Verlangsamung im Vorjahr wieder etwas rascher an, in Westeuropa wurden die Stagnationstendenzen des vergangenen Winterhalbjahres überwunden, in Japan setzte sich die Erholung unter starken Schwankungen fort (Arbeitsgemeinschaft 1996: 5 ff.). Das Welthandelsvolumen nahm erst gegen Jahresende 1996 beschleunigt zu; es expandierte aber erheblich langsamer als im Vorjahr.

Außerhalb der OECD ragte die anhaltend hohe Wachstumsdynamik in zahlreichen Entwicklungs- und Schwellenländern hervor. Besondere Bedeutung für die Seeverkehrsmärkte hatte wiederum die Entwicklung in Asien. Das starke Wachstum in den sogenannten dynamischen Ländern Südostasiens (Südkorea, Taiwan, Hongkong, Singapur, Thailand, Malaysia) wurde 1996 allerdings durch eine restriktive Geldpolitik und tendenzielle Währungsaufwertungen, welche die Wettbewerbsposition dieser Länder z.B. gegenüber Japan schwächten, etwas gedämpft; die Zuwachsrates des Sozialprodukts sank um knapp 1 vH auf rund 6 vH. Auch in China verlangsamte sich die gesamtwirtschaftliche Expansion leicht (Zuwachsrates 9,5 nach 10 vH). Die Exportentwicklung wurde sogar deutlich stärker gebremst; der Dollarwert der Ausfuhren aller erwähnten Länder zusammen genommen ist in 1996 (drei Quartale) nur noch um weniger als 10 vH gestiegen, nach mehr als 20 vH im Vorjahr (OECD 1996: 125 f.).

Etwas verstärkt hat sich demgegenüber der Produktionsanstieg in Lateinamerika, wo das Sozialprodukt um knapp 3 vH (Vorjahr: 2 vH) zunahm.¹ In den ehemals sozialistischen Ländern Mittel- und Osteuropas schwächte sich die wirtschaftliche Expansion im Verlauf von 1996 zumeist ab; lediglich in Polen, Tschechien und der Slowakei setzte sie sich nahezu ungebrochen fort. In den GUS-Ländern hielt der Produktionsrückgang an (Arbeitsgemeinschaft 1996: 8).

Der internationale Seeverkehr bewegte sich 1996 in einem wirtschaftspolitischen Umfeld, das weiterhin von Liberalisierungs-, Deregulierungs- und Privatisierungstendenzen in vielen Ländern gekennzeichnet war. Dem standen allerdings auch Stagnation und Blockaden vor allem auf internationaler Ebene gegenüber. In den Ländern Lateinamerikas hat die Liberalisierung weitere, wenn auch teilweise nur zögernde Fortschritte gemacht. Auch in Afrika und in asiatischen Ländern wie Indien zeichnen sich Privatisierungsschritte ab, die ebenfalls die Seeverkehrswirtschaft einbeziehen sollen.

Aus diesem Umfeld sind ferner die folgenden Schwerpunkte zu erwähnen:

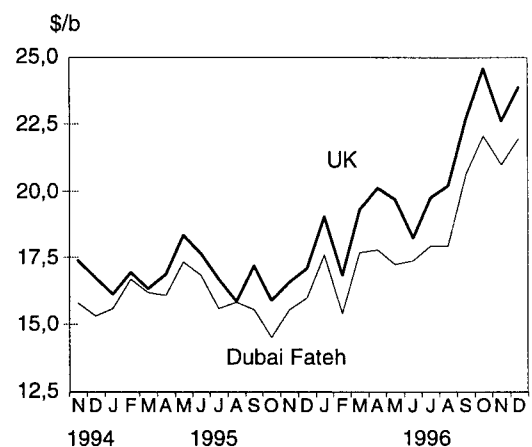
- ein weiterer Aufschub der Verhandlungen über die Eingliederung der Seeschifffahrt in das General Agreement on Trade and Services (GATS) der World Trade Organisation (WTO),
- das Steckenbleiben des vorgesehenen OECD-Abkommens zum Abbau der Subventionen für den Seeschiffbau, das bereits zum 1. Januar 1996, später im Herbst des Jahres in Kraft treten sollte, jedoch wieder aufgeschoben wurde,
- die Wiederaufnahme der Neubausubventionen sowie die Fortführung der Maßnahmen zum Schutz der US-Handelsflotte in den Vereinigten Staaten,
- die als Reaktion darauf von der EU-Kommission erteilte Genehmigung weiterer Stützungsmaßnahmen für die Schiffbauindustrie,
- die Bemühungen um eine Umsetzung der internationalen Abkommen zur Schiffssicherheit.

Politische Einflüsse waren vermutlich auch für die *Steigerung der Rohölpreise* seit dem Sommer 1996 von Bedeutung; sie standen erneut im Zusammenhang mit der Lage im Mittleren Osten. Die erwartete Genehmigung für eine begrenzte Wiederaufnahme der irakischen Lieferungen im Austausch gegen Lebensmittel u.a. wurde von der UNO erst gegen Jahresende erteilt und machte sich nur vereinzelt bemerkbar.

Zu den Rahmenbedingungen der Seeschifffahrt im Jahre 1996 gehörte außerdem ein er-

heblicher Anstieg der Bunkerölpreise, der sich im Einklang mit dem Rohölpreisanstieg vollzog (Schaubild 1; Schaubild 4 in Abschnitt IV.1). Die Aufwärtstendenzen der Seefrachtraten seit dem Ende des Sommers 1996 müssen vor dem Hintergrund dieser Entwicklung gesehen werden. Vergleichsweise geringe Bedeutung für die Ratenbildung dürften demgegenüber Wechselkursänderungen gehabt haben. Die Aufwertung des US-Dollars gegen Jahresende dürfte sich noch kaum bemerkbar gemacht haben. Bei der Analyse der Tankschifffahrt ist zu berücksichtigen, daß der Wert der Worldscale-Raten zum 1. Januar 1996 verändert wurde; eine weitere Änderung trat zum 1. Januar 1997 in Kraft. Dies entspricht der jährlich vorgesehenen Anpassung an Veränderungen wichtiger Bestimmungsfaktoren der Worldscale.

Schaubild 1 – Rohölpreise 1994–1996



Quelle: Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Executive Summary, Commodities.

Wenige Jahre vor dem Ende des Jahrhunderts erscheint es angebracht, nicht nur das aktuelle Konjunktugeschehen im Weltseeverkehr zu analysieren, sondern den Blick auch auf dessen Entwicklung in den vergangenen Jahrzehnten zu richten. Vor der detaillierten Analyse und Prognose der einzelnen Seefrachtmärkte werden dementsprechend im folgenden — gestützt auf umfangreiches statistisches Material — Entwicklungstendenzen des Ladungsaufkommens und der Transportleistungen, strukturelle Veränderungen sowie der Wandel der

Seeverkehrsgeographie in einem Überblick dargestellt. Damit kann auch ein Eindruck von der langfristigen Dynamik des Seetransports ge-

wonnen werden, die zugleich eine Grundlage der Entwicklung im Jahre 1996 und in den folgenden Jahren bildet.

II. Langfristige Tendenzen des Weltseeverkehrs

1. Ladungsmengen und Transportleistungen

Im Zeitraum 1990–1995, für den nunmehr zusammenfassende statistische Daten vorliegen, hat der seewärtige Welthandel weiter zugenommen. Der expansive Trend wurde trotz der wiederholten konjunkturellen Schwankungen der Wirtschaft wichtiger Länder nicht unterbrochen. Er hat schon seit 1985 angehalten.² Im ganzen gesehen erreichte die transportierte *Ladungsmenge* im Jahre 1995 nahezu 4,7 Mrd. t, gegenüber fast 4 Mrd. t in 1990 und 3,3 Mrd. t

in 1985 (+17,6 bzw. +42 vH). Die durchschnittliche jährliche Zuwachsrate lag bei 3,3 bzw. 3,6 vH (Tabelle 1).³

Eine ähnliche Tendenz wiesen die in Tonnenseemeilen gemessenen *Transportleistungen* der Welthandelsflotte auf, die 1995 auf etwa 20,2 Bill. tsm veranschlagt wurden, 18 vH mehr als 1990 bzw. 54 vH mehr als 1985. Daß sie zunächst deutlich schneller zunahmen als die beförderten Mengen, erklärt sich aus dem Wiederanstieg der zuvor — infolge der zu Lasten der Langstrecken-Relationen gegangenen Auswirkungen der Ölkrisen auf die Tankschiffahrt —

Tabelle 1 – Ladungsmengen und Transportleistungen im Weltseeverkehr 1979–1995

	1979	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995
	<i>Mill. t</i>								
<i>Ladungsmengen insgesamt</i>	3 714	3 606	3 293	3 977	4 110	4 221	4 339	4 506	4 678
Rohöl und Ölprodukte	1 776	1 596	1 159	1 526	1 573	1 648	1 714	1 771	1 808
Rohöl	1 497	1 320	871	1 190	1 247	1 313	1 356	1 403	1 428
Ölprodukte	279	276	288	336	326	335	358	368	380
Trockenladungen insges.	1 938	2 010	2 134	2 451	2 537	2 573	2 625	2 735	2 870
Eisenerz	327	314	321	347	358	334	354	383	402
Kohle	159	188	272	342	369	371	367	383	423
Getreide	182	198	181	192	200	208	194	184	196
Bauxit	46	48	40	52	53	48	51	49	52
Phosphat	48	48	43	35	31	29	27	29	30
Zucker	26	27	28
Sonstige Produkte ^a	1 150	1 187	1 249	1 483	1 526	1 583	1 632	1 707	1 767
	<i>Mrd. tsm^b</i>								
<i>Transportleistungen insgesamt</i>	17 513	16 611	13 065	17 121	17 873	18 235	18 990	19 600	20 190
Rohöl und Ölprodukte	10 497	9 239	5 157	7 821	8 287	8 597	9 162	9 329	9 320
Rohöl	9 452	8 219	4 007	6 261	6 757	6 977	7 387	7 469	7 380
Ölprodukte	1 045	1 020	1 150	1 560	1 530	1 620	1 775	1 860	1 940
Trockenladungen insgesamt	7 016	7 372	7 908	9 300	9 390	9 638	9 828	10 271	10 870
Eisenerz	1 599	1 613	1 675	1 978	2 008	1 896	2 001	2 165	2 287
Kohle	786	952	1 479	1 849	1 999	2 001	1 949	2 014	2 176
Getreide	1 026	1 087	1 004	1 073	1 069	1 091	1 038	992	1 160
Bauxit	169	188	166	205	200	177	184	180	199
Phosphat	177	171	156	154	140	133	124	129	136
Sonstige Produkte ^b	3 259	3 361	3 428	4 041	3 974	4 340	4 532	4 711	4 912

^aAb 1990 einschließlich Zucker. — ^bTonnenseemeilen.

Quelle: Fearnleys (lfd. Jgg.) *Review und World Bulk Trade*; OECD (lfd. Jgg.) *Maritime Transport*.

stark geschrumpften durchschnittlichen Transportweiten. Diese Tendenz war dementsprechend noch klarer an den Leistungen der Tankerflotte abzulesen (+19,2 vH bzw. +81 vH im Vergleich zu 1990 und 1985). Demgegenüber expandierten die Leistungen der Schiffe, die nicht Ölladungen beförderten, etwas schwächer (+17 bzw. +37 vH). Sie wurden von den Ölkrisen weniger stark betroffen als die Tankfahrt, die nach der vorausgegangenen Depression vor allem in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre eine „Reinflations-Phase“ durchlief. Daher nahmen die Transportmengen dieser Schiffe nur um 17 bzw. 34 vH zu (Öltransport +18,5 bzw. 56 vH).

Das wichtigste einzelne Ladungsgut ist auch gegenwärtig das Mineralöl.⁴ Im Jahre 1995 hatten Rohöl und Ölprodukte zusammen genommen einen Anteil von 38,5 vH an allen Seegütern bzw. 46 vH an den Seetransportleistungen. Ihre zeitweilig bereits auf rund drei Fünftel (1979) gestiegene Quote der Leistungen hat sich im Gefolge der politischen Eingriffe in die Ölmärkte, bei denen es z.T. um das Einsparen von Energie ging, wieder stark verringert. Noch mehr wirkten sich die Erschließung der verbrauchsnahe Ölfelder mit kurzen Transportwegen und die absinkenden Marktanteile des mittelöstlichen Rohöls aus, das über teilweise sehr lange Distanzen in die Verbrauchsregionen transportiert wird. Immerhin ist aber auch der Mengenanteil um etwa 10 Prozentpunkte auf unter zwei Fünftel gefallen. Die durchschnittliche Transportweite für Rohöl und Ölprodukte insgesamt verringerte sich seit 1979 von 9 500 auf 5 150 sm. Zwischenzeitlich hatte sie 1985 sogar bei nur 4 450 sm gelegen.

Die trockenen Ladungen wurden in der hier zugrunde gelegten Phase nach wie vor von nur drei Massengütern beherrscht, nämlich Eisenerz, Kohle und Getreide. Sie waren 1995 mit 14 vH, 14,2 und knapp 7 vH an der Gesamtmenge der Trockenladung beteiligt (jedoch mit 21 vH, 19,2 und 10,3 vH an den Transportleistungen). Dabei haben sich die Anteile deutlich verschoben. Getreide läßt eine tendenzielle Zu- oder Abnahme nicht erkennen, pendelt vielmehr je nach Erntemengen und deren regionaler Verteilung (Importbedarf) um einen etwa gleichblei-

benden Stand.⁵ Dagegen ist das früher als Seehandelsgut dominierende Eisenerz durch die schnell wachsenden Verschiffungen von Steinkohle abgelöst worden (Zunahme gegenüber 1985: 50 vH, gegenüber 1990: 19 vH). Umfassende Angaben aus der Vielzahl anderer Seehandelsgüter liegen nur für Phosphate und Bauxit vor, die jeweils mit rund 40–50 Mill. t beteiligt sind und in großem Abstand auf Getreide folgen. Auf den Sammelbegriff „general cargo“ entfallen insgesamt trotz eines vor allem durch den Übergang zum Container oder zum Bulkcarrier verursachten Rückganges zur Zeit zwischen 350 und 400 Mill. t. Demnach verbleiben rd. 1,4 Mrd. t, die sich vorwiegend aus verschiedensten Bulk Ladungen (z.B. Zement, Düngemittel, Zucker) zusammensetzen, allerdings auch Kühlladungen (z.B. Früchte, Fleisch und Fisch), flüssige Chemikalien, Flüssiggase, Stahlerzeugnisse, Forstprodukte u.ä. umfassen.⁶

Der gestiegene Rohstofftransport stellte erhöhte Anforderungen an die Tank- und Bulkfahrt, eröffnete diesen Zweigen aber auch Chancen.⁷ Die ausgeweitete internationale Arbeitsteilung hat das traditionelle Austauschmuster „Rohstoffe gegen Fertigwaren“, das den Seehandel früherer Jahrzehnte prägte, aber mehr und mehr durch das Schema „Wechselseitiger Fertigwarenhandel“ ergänzt. Das neue Muster ist mit einer raschen, sich beschleunigenden Expansion in der Linienschiffahrt verbunden. Dies wird vor allem am Wachstum des Containerverkehrs sichtbar.

2. Rasches Wachstum des Containerverkehrs

Derzeit befördert die Containerflotte jährlich etwa 40 Mill. TEU (Tabelle 2). Diese Menge ist seit 1990 um durchschnittlich etwa 8,5 vH/Jahr angestiegen. Das Ladungsaufkommen wird für 1995 auf etwa 400 Mill. t geschätzt. Eine Hauptquelle der gerade in den letzten Jahren raschen Zunahme der Transporte ist neben dem Anstieg des Welthandels mit Industriegütern, der durch das weltwirtschaftliche Wachstum bedingt ist, die Vertiefung der internationalen Arbeitsteilung im Zuge der Ausgliederung

Tabelle 2 – Transportleistungen und Hafenumschlag im Containerverkehr 1990–1996

	Beförd. Container	Ladungs- menge	Hafenum- schlag	Anteil
	Mill. TEU	Mill. t	Mill. TEU	vH ^a
1990	24,0	269	85,6	40
1991	26,0	.	93,6	.
1992	28,0	.	102,9	.
1993	29,0	.	112,4	.
1994	32,0	.	127,5	.
1995	36,0	408	141,6	55
1996	39,0 ^b	.	.	.

^aAnteil der Containerladung am Stückgutumschlag wichtiger Häfen. — ^bGeschätzt.

Quelle: Eigene Zusammenstellung.

von Fertigungsstufen (outsourcing). Daß der Containerverkehr vor allem in den Anfangs- und Entfaltungsphasen des neuen Systems noch rascher als der Industriegüterhandel wuchs, ging auf die Übernahme immer weiterer Teile des konventionellen Linienladungsaufkommens durch den Container (1980: 23 vH; 1995: 55 vH) zurück. Auch gegenwärtig steigt der Containeranteil in einzelnen Relationen/Fahrtgebieten, und es werden noch neue Fahrtgebiete für den Behälter erschlossen. Diese Erschließung verliert jedoch als Triebkraft der Anteilszunahme an Gewicht.

Noch bedeutend schneller als das Transportaufkommen stieg der Containerumschlag in den Seehäfen. Er lag 1995 bei rund 142 Mill. TEU und hat sich damit innerhalb von knapp 20 Jahren annähernd versechsfacht (Tabelle 3). In den ostasiatischen Häfen war das Entwicklungstempo noch merklich höher. Zum überproportionalen Anstieg des Umschlags hat die Ausbreitung der Umladeverkehre (Feedersysteme) wesentlich beigetragen.

Der Containerverkehr hat die konventionellen Umschlags- und Transportverfahren in den verschiedenen Relationen unterschiedlich weit verdrängt. Der Anteil der Containerladung am gesamten Stückgutumschlag hat z.B. in den Häfen der US-amerikanischen Westküste etwa 90 vH erreicht. In der Antwerpen-Hamburg-Range liegt er bei 65–70 vH für die deutschen und bei 50–55 vH für die Westhäfen. In den Häfen Asiens hat die rasche Aufwärtsbewegung ebenfalls nicht nur zu außerordentlich hohen Um-

schlagszahlen, sondern auch zu hohen Containerisierungsgraden geführt.⁸ So wird für Singapur ein Umschlag von 142 Mill. t Containerladung (1994) angegeben. Dagegen sind die Containeranteile in den afrikanischen Häfen und in Südamerika noch relativ niedrig.

Tabelle 3 – Containerumschlag in den Seehäfen 1977–1995

	Mill. TEU	vH ^a	1977=100
1977	22,992	.	100
1978	27,039	17,6	118
1980	36,350	.	158
1986	61,090	.	266
1987	67,259	10,1	293
1988	72,928	8,4	317
1989	79,816	9,4	347
1990	85,597	7,2	372
1991	93,646	9,4	407
1992	102,906	9,9	447
1993	112,440	9,3	489
1994	127,540	13,4	554
1995	141,590	11,0	615

^aZuwachs jeweils gegenüber dem Vorjahr.

Quelle: Eigene Zusammenstellung.

3. Wandlungen der Seeverkehrs-geographie

Unter den am Weltseeverkehr beteiligten Ländern dominieren als Ladungsempfänger nach wie vor die drei industriellen Kernregionen der Weltwirtschaft, d.h. Nordamerika, Europa und Ostasien. Dabei sind besonders ihre Anteile am Massengutverkehr (vor allem mit Industrierohstoffen) recht unterschiedlich. So sind Japan, aber auch die meisten anderen asiatischen Schwellenländer überdurchschnittlich von seewärtigen Zufuhren abhängig. Allein Japan erhielt 1994 ein Sechstel aller Rohöladungen, 30 vH aller Eisenerze, 31 vH der Steinkohle sowie ebenfalls ein Sechstel des über See transportierten Getreides. Noch deutlicher trat seine maritime Abhängigkeit bei den Transportleistungen hervor, die durch weite Distanzen zwischen Verschiffungs- und Löschhäfen bestimmt werden. Im Vergleich zu 1970 sind die Anteile allerdings deutlich zurückgegangen. Die japanische Wirtschaft wuchs seither in den rohstoffabhängigen Bereichen nur noch wenig. Außer-

dem sind Zerstreuungstendenzen bei den Verbrauchsstandorten erkennbar. Schließt man z.B. die anderen fernöstlichen Länder ein, so steigen die Anteilsziffern für die Region beim Eisenerz (Menge 1994) auf 53 vH und bei Kohle auf 51 vH; die Transportleistungsquote lag beim Eisenerz sogar bei rund 61 vH.

Die seeverkehrsgeographischen Gewichte verschieben sich somit weiter. Diese Veränderung ist nach wie vor durch das wirtschaftliche Wachstum in Ost- und Südostasien geprägt. Zur Zeit gewinnt nach Thailand auch Malaysia rasch an Gewicht in dieser Region. Der VR China folgt inzwischen Vietnam mit einer Öffnungspolitik, die bereits Erfolge bei der Eingliederung des Landes in eine weltwirtschaftliche Arbeitsteilung aufweisen kann. Der Seeverkehr hat angesichts der geographischen Bedingungen in diesem Großraum dort eine besonders wichtige Stellung inne und nimmt weiter rasch zu.

Eine andere expandierende Region ist Lateinamerika, wo die ökonomische Entwicklung und besonders der Außenhandel seit einer Reihe von Jahren durch wirtschaftspolitische Liberalisierungsmaßnahmen (tendenzielle Abkehr von der bisherigen Politik der Importsubstitution) gefördert wurden. Zusammen mit der Expansion in Ost- und Südostasien hatte dies auch eine Ausweitung des wirtschaftlichen Austauschs und damit des Seeverkehrs zwischen den beiden Regionen zur Folge (für Einzelheiten siehe Coutinho 1995, 1996; *Frankfurter Zeitung — Blick durch die Wirtschaft* 1996).

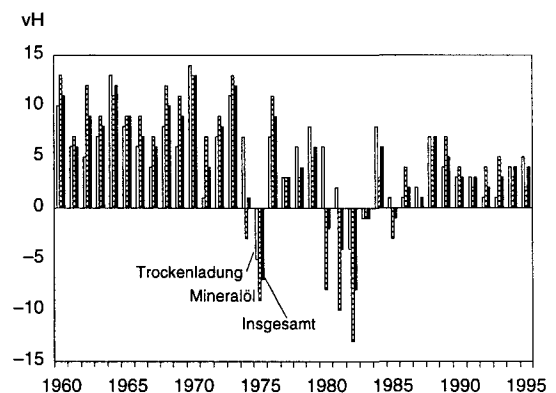
4. Wiedergewonnene Dynamik

Die langfristige Dynamik des Weltseeverkehrs, die sich in fast der gesamten Nachkriegszeit zeigte, schlug sich in einem außerordentlichen Anstieg der beförderten Mengen, aber auch der von der Welthandelsflotte zu erbringenden Transportleistungen nieder. Sie wurde durch die beiden Ölkrisen von 1973 und 1979 zeitweilig spürbar geschwächt, hat sich aber wieder durchgesetzt, nachdem der scharfe Einbruch in der ersten Hälfte des folgenden Jahrzehnts und die anschließende Stagnation überwunden wor-

den waren. Dabei nimmt die Differenzierung der Ladungsarten mit der wachsenden Bedeutung des Transports industrieller Halb- und Fertigwaren zu. Veränderungen der geographischen Verteilung der Verlade- und Empfangsgebiete lassen die beschleunigte Globalisierung der wirtschaftlichen Aktivitäten erkennen, wenn auch die früheren Kerngebiete — die im Falle Asiens jedoch bereits um die Schwellenländer zu erweitern sind — weiterhin die beherrschende Stellung haben und ein wesentlicher Teil des Austauschs von Industrieerzeugnissen zwischen ihnen stattfindet.

Charakteristisch für die an den Ladungsmengen gemessene Seeverkehrsentwicklung der letzten 50 Jahre war, daß zwar Schwankungen der Zuwachsraten — d.h. Phasen der Beschleunigung und der Verlangsamung des Wachstums — zu beobachten waren, daß es aber nur in wenigen Jahren zu einem wirklichen Rückgang der Mengen und Leistungen kam (Schaubild 2). Vergleicht man diese Entwicklung mit derjenigen der Seefrachtenmärkte,⁹ so wird erkennbar, daß dort die Fluktuationen insbesondere der Frachtraten teilweise um ein Vielfaches stärker waren und Expansions- und Schrumpfungsphasen bzw. Steigen und Fallen der Raten regelmäßig vorkamen. Dieser „Übersetzungseffekt“ steht in engem Zusammenhang damit, daß die Seefrachtenmärkte — speziell die kurzfristig ausgerichteten Reise- und „trip“-Chartermärkte

Schaubild 2 – Jährliche Veränderungsrate des Weltseeverkehrs 1960–1995



^aJeweils gegenüber dem Vorjahr.

Quelle: Berechnet nach OECD (lfd. Jgg.) *Maritime Transport* und UNCTAD (lfd. Jgg.).

(zur Definition dieser Begriffe siehe Endnote 18) — im ganzen gesehen eher marginale Aufgaben erfüllen. Eine Verlangsamung des Ladezuwachses kann dort daher zu einer schnellen Abnahme der Charnernachfrage führen, die sich aufgrund der jeweiligen Angebots-

bedingungen oft in noch stärkeren Ratensenkungen niederschlägt. Das war in der ersten Hälfte der neunziger Jahre und vor allem seit dem Frühjahr 1995 zu beobachten und prägte auch das Jahr 1996, auf das sich die folgenden Analysen beziehen.

III. Entwicklung des Tonnageangebots

1. Weiterer Ausbau der Welthandelsflotte

Die Welthandelsflotte — Grundlage der Produktion von Seetransportleistungen — befindet sich nach der zeitweiligen, vorwiegend durch die Verschrottung von Großtankern verursachten drastischen Verringerung des Tonnagebestandes wieder in einer Phase kontinuierlichen Wachstums. Dieses Wachstum setzte im Jahre 1988 ein und hielt auch 1996 an (Tabelle 4). Die Flotte umfaßte am Jahresbeginn Schiffe mit insgesamt 685 Mill. t dw (Tabelle 4)¹⁰ und dürfte am 1. Januar 1997 die Marke von 700 Mill. t dw überschritten haben. Damit ist die Welthandelsflotte seit 1988 um rund ein Fünftel gewachsen und liegt um etwa 8 vH über dem

Stand von 1982, als der Tonnageabbau begann.¹¹

Der für die Ausweitung der Flotte maßgebende Schiffsneubau überschritt die bereits hohen Vorjahreswerte noch beträchtlich. Die Werften stellten etwa 36,1 Mill. t dw fertig (Tabelle 5). Die Schwerpunkte der Neubautätigkeit lagen bei Massengutfrachtern und Containerschiffen. In diesen Sektoren setzte sich die Tendenz der letzten Jahre fort, bei Tankern nahmen die zuvor stark rückläufigen Ablieferungen erstmals wieder leicht zu. Auch im abgelaufenen Jahr wurden wieder mehr Containerschiffe gebaut, so daß die Zuwachsrate der vorhandenen Stellplatzkapazität (nominell) bei etwa 13–15 vH gelegen haben dürfte.¹² Davon entfiel ein erheblicher Teil auf Großschiffe mit jeweils mehr als 4 000 TEU. Ende 1996 waren 113 dieser Schiffe in Fahrt; für 63 Schiffe waren Aufträge erteilt (Lloyd's Register of Shipping 1995, 1996b). Aber auch die zum größten Teil für die Charterfahrt bestimmten kleineren Containerschiffsneubauten waren sehr zahlreich und ließen die verfügbare Kapazität anwachsen.

Die Schiffsablieferungen im Jahre 1996 wurden noch von der vorangegangenen konjunkturellen Aufschwungsphase bestimmt. Dabei spielen gewöhnlich der Auftragsbestand der Werften und die Bauzeit der Schiffe sowie die Liquiditätslage der Reedereien eine ausschlaggebende Rolle, so daß die Neubauten oft mit einer Zeitverzögerung gegenüber der Marktentwicklung abgeliefert werden. Unter dem Einfluß der Rezession wurden inzwischen aber bereits wieder weniger Aufträge erteilt. Der Auftragsbestand der Werften ist daher weltweit leicht gesunken. Er liegt zur Zeit bei rund 63 Mill. t dw.

Tabelle 4 – Welthandelsflotte 1995 und 1996

	Nettozugang		Ablieferungen		Abwrackungen	
	Mill. t dw	vH ^a	Mill. t dw	vH ^a	Mill. t dw	vH ^a
1995						
Gesamtflotte	15,1	2,1	33,7	5,0	–18,6	2,8
Tanker	–0,5	–0,2	10,8	4,1	–11,0	–4,1
Bulkcarrier	13,0	5,7	15,4	6,7	–2,6	–1,1
Kombinierte Schiffe	–2,0	–7,7	–	–	–2,0	–7,7
Andere Typen	4,3	2,8	7,5	4,9	–3,2	–2,1
1996						
Gesamtflotte	13,5	2,0	34,8	5,1	–21,0	–3,1
Tanker	–1,4	–0,5	10,8	4,1	–12,2	–4,7
Bulkcarrier	11,2	4,6	17,2	7,1	–6,0	–2,5
Kombinierte Schiffe	–1,0	–4,2	0,3	1,3	–1,3	–5,4
Andere Typen	5,0	3,2	6,5	4,1	–1,5	–1,0

^aBezogen auf den Bestand am Jahresbeginn.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (lfd. Jgg.) *World Bulk Fleet*.

Tabelle 5 – Weltschiffbau 1995 und 1996 (Mill. t dw)

	Ablieferungen		Neubauaufträge		Auftragsbestand ^a	
	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker	insgesamt	darunter Tanker
1995						
1. Quartal	9,273	2,789	9,438	1,489	65,238	21,897
2. Quartal	7,773	1,713	6,788	0,957	63,688	20,980
3. Quartal	7,034	3,085	10,198	2,324	67,175	21,580
4. Quartal	6,677	2,389	10,302	1,038	69,142	19,112
1996						
1. Quartal	10,199	3,549	7,442	1,454	66,365	16,953
2. Quartal	9,230	2,788	7,207	1,272	62,865	14,979
3. Quartal	7,802	2,013	7,527	2,008	62,910	14,782
4. Quartal	8,883	2,427	10,999	4,073	61,970	15,420

^aJeweils am Quartalsende.Quelle: Lloyd's Register of Shipping (lfd. Ausg.) *World Shipbuilding Statistics*.

Den weiter gestiegenen Zugängen zur Flotte standen erheblich geringere Abwrackverkäufe gegenüber, die das Vorjahresniveau im ganzen kaum überschritten haben dürften.¹³ Dabei fiel auf, daß darunter mehr Bulkcarrier, aber wieder weniger Tanker waren. Es zeigt sich somit abermals, daß das durchschnittliche Alter der Tankerflotte zwar steigt, daß aber gerade die alten Großtanker (VLCC) bei ausreichendem Rattenniveau weiter ökonomisch eingesetzt werden können, zumal dieses Niveau erheblich niedriger ist als die für Neubauten erforderlichen Raten, die bislang kaum erreichbar sind.

Im einzelnen stellte sich die Struktur der Welthandelsflotte Ende 1996 wie folgt dar (in Klammern die Veränderung während des Jahres):

- auf Tanker entfiel mit 261 Mill. t dw (–0,6 vH) ein Anteil von etwa 37 vH;¹⁴
- Bulkcarrier (253 Mill. t dw; +5,0 vH) waren mit 36,2 vH beteiligt;
- Kombinierte Schiffe machten nur noch 22,5 Mill. t dw (–6,2 vH) aus, entsprechend einem Anteil von 3,2 vH;
- Containerschiffe hatten nunmehr eine Stellplatzkapazität von rund 3 Mill. TEU (+13 vH); ihr Deadweight entsprach mit rund 60 Mill. t dw etwa 8–9 vH der Tragfähigkeit der Welthandelsflotte.¹⁵

Die Gesamttonnage der zahlreichen sonstigen Schiffstypen (darunter Gas- und Chemikalientanker, konventionelle Trockenfrachter,

Kühlschiffe, Autotransporter, Ro/Ro- und Fährschiffe u.ä.) belief sich auf etwa 105 Mill. t dw (+0,6 vH), entsprechend einem Anteil von 15 vH. Besondere Aufmerksamkeit zogen die zahlreichen neuen Fahrgastschiffe auf sich, die von den Werften fertiggestellt wurden. Bei zunehmender Größe wurde inzwischen die 100 000-BRZ-Marke überschritten, ein Neubau von 130 000 BRZ geordert.

2. Auslastung des Transportpotentials

Trotz der Divergenzen zwischen Flottenentwicklung und Nachfrage nach Tonnage, die vor allem die Trockenladungsfahrt kennzeichneten, traten Auslastungsprobleme kaum offen zutage. Im ersten Halbjahr konnte das durch Neubauten ausgeweitete Potential allerdings nicht voll beschäftigt werden. Nach der Jahresmitte trat bei den Tankern eine Tendenzwende ein; zusätzlich zu den neuen Schiffen konnte unbeschäftigte Tonnage wieder eingesetzt werden und außerdem wurden auch Kombinierte Schiffe gechartert. In der Trockenladungsfahrt führte der starke Flottenzuwachs dazu, daß aufgrund der wenig günstigen Marktentwicklung Kombinierte Schiffe in erheblichem Umfang abwanderten, aus der Fahrt gezogen oder abgewrackt wurden (Tabelle 6).

Tabelle 6 – Veränderungen des effektiven Tonnageangebots 1995 und 1996 (Mill. t dw)

	1995		1996	
	1. Hj.	2. Hj.	1. Hj.	2. Hj.
<i>Tankfahrt</i>				
Flottenbestand ^a	-0,8	2,1	3,5	3,1
Inaktiv	-1,0	0,3	-4,0	0,8
C/C in Tankfahrt	-1,9	2,3	0,4	0,5
Effektives Angebot insgesamt	-3,7	4,7	-0,1	4,4
Lagertanker	-0,1	-1,7	-0,1	0,9
Angebot für Transport	-3,8	3,0	-0,2	5,3
<i>Bulkfahrt</i>				
Flottenbestand	4,4	3,1	3,6	4,5
Inaktiv	-1,4	1,1	0,2	-0,1
C/C in Trockenladungsfahrt	0,9	-4,0	-1,1	-3,2
Effektives Angebot insgesamt	3,9	0,2	2,7	1,2

^aEinschließlich Chemikalien-tanker.

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers und Dry Bulk Fleet sowie Tanker Market: Tanker Fleet; Jacobs (1996b: 58).

Die einzelnen Komponenten dieser Entwicklung zeigten folgendes Bild: Die *aufgelegte Tonnage* war im Jahresverlauf leicht rückläufig. Sie fiel besonders bei Tankern nennenswert unter den Vorjahresstand, aber auch die aus der Fahrt gezogene Bulktonnage war sehr gering. Wenn auch die als „inaktiv“ bezeichneten Schiffe eine erheblich größere Kapazität darstellten,¹⁶ bestätigte sich die Beobachtung, daß die Reeder offenbar weniger als in früheren Jahren bereit sind, unbeschäftigte Schiffe aufzulegen. Grund dürften hohe Kosten der Reaktivierung im Fall einer Besserung des Frachtemarktes sein. Möglicherweise wirkt sich auch die Tendenz zu kürzerfristig orientierten Entscheidungen vieler Marktteilnehmer aus, weil sich bei einem höheren Anteil von Abschlüssen für nur eine Einzelreise am Gesamtvolumen eher die Chance für eine neue Charter bieten kann. Überdurchschnittlich hoch war die Aufliegerquote bei den Kombinierten Schiffen. Der Einsatz dieser Schiffe, deren Gesamttonnage gleichzeitig schrumpfte, spiegelte auch die unterschiedlichen Ertragsmöglichkeiten auf den Bulk- und Tankmärkten wider. Zuletzt entfiel auf beide Einsatzbereiche jeweils eine Hälfte der eingesetzten Tonnage.

Die marktwirksame Kapazität kann — vor allem in der Tankschiffahrt — auch durch verschiedene *andere Formen der Minderausla-*

stung verringert werden. Dazu zählen die Verwendung von Tankern als schwimmende Ölläger, das Fahren mit Teilladung oder das Anlaufen mehrerer Ladehäfen als Folge von Strukturwandlungen auf den Rohölmärkten sowie die Fahrt mit herabgesetzter Geschwindigkeit. Insgesamt wurden die „Kapazitätsreserven“, die den Tankmärkten Mitte 1996 entzogen waren, ohne Auflieger auf etwa 49 Mill. t dw (maximal) bzw. 19 Mill. t dw (wahrscheinlichere Alternative) veranschlagt.¹⁷ Das wären etwa 18 bzw. nur 7 vH der Tankerflotte gewesen (Jacobs 1996a: 5 und 11). Demgegenüber kamen solche kapazitätsmindernden Maßnahmen ein Jahrzehnt zuvor der Stilllegung von zwei Fünfteln der Gesamtflotte gleich. Da sie teilweise eine direkte Folge unzureichender Beschäftigungsmöglichkeiten und Erträge sind, verdeutlicht der offenbare Bedeutungsverlust, daß das Verhältnis zwischen Tonnagenachfrage und -angebot auf eine Beseitigung der lange vorhandenen großen Tonnageüberhänge tendiert. Dies zeigt sich auch in einer festeren Grundtendenz der Tankfrachtenmärkte.

Die in Tonnenseemeilen je Tonne Tragfähigkeit (tsm/t dw) gemessene *Tonnageproduktivität* (bei der allerdings Ertragskomponenten außer acht bleiben) war nach 1973 bis zur Mitte der achtziger Jahre als Folge der Ölkrisen teilweise sehr stark gesunken. Das führte dazu, daß eine große Zahl vor allem von Tankern abgewrackt wurde. Die Flotte wurde dementsprechend der verminderten Nachfrage tendenziell angepaßt. Seither hat die durchschnittliche Leistung sowohl in der Trockenladungs- als auch in der Tankfahrt über den Gesamtzeitraum gesehen erneut zugenommen. Sie hat in der Trockenladungsfahrt ein Niveau erreicht, das bereits im Jahre 1970 bestand und offenbar einen langfristig annähernd stabilen Wert darstellt. Die Produktivität der Tankerflotte verringerte sich schon in den siebziger Jahren (2. Hälfte) stark und sank bis 1985 rechnerisch auf etwa die Hälfte. Faktisch ging allerdings auch die eingesetzte Kapazität erheblich zurück, weil Tanker in großem Stil aufgelegt wurden oder Lagerzwecken dienten. Danach erhöhte sich die Produktivität bei noch immer schrumpfendem Tonnagebestand zunächst sprunghaft, seit 1990 je-

doch stark verlangsamt, da zugleich auch das verfügbare Potential wieder wuchs. Der aktuelle Stand entspricht annähernd dem des Jahres 1975 (Tabelle 7).

Tabelle 7 – Veränderungen der Tonnageproduktivität der Welthandelsflotte 1970–1995 (vH)^a

	Trockenfrachtschiffe ^{b,c}			Öltankschiffe ^c		
	A ^d	B ^e	C ^f	A ^d	B ^e	C ^f
1970						
1975	34,9	44,2	0,3	93,1	49,9	-22,3
1980	31,1	8,4	0,4	19,5	42,4	-20,5
1985	22,3	-21,5	-12,6	-22,7	44,2	-27,8
1990	5,4	30,8	11,2	-3,6	51,6	57,2
1995	13,8	17,9	2,8	7,7	19,2	10,7

^aVeränderungen in den angegebenen Fünfjahresintervallen. — ^bBulkcarrier und andere Schiffe. — ^cOhne Combined-Carrier-Anteil. — ^dBezogen auf die Tragfähigkeit der Flotte (t dw). — ^eBezogen auf die Transportleistung (tsm). — ^fBezogen auf die Tonnageproduktivität (tsm/tdw).

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (lfd. Jgg.) Review.

Die Analyse des Verhältnisses zwischen der Flotten(Kapazitäts-)entwicklung, den nachgefragten bzw. tatsächlich erbrachten Transportleistungen und der in Tonnenseemeilen je Tonne Tragfähigkeit gemessenen Tonnageproduktivität der Welthandelsflotte läßt deutlich erkennen, daß es eine inverse Beziehung zwischen der letzteren und Beschleunigungen oder Verlangsamungen der Kapazitätsveränderung gibt. Beschleunigt sich das Wachstum der Flotte, tendiert die Produktivität häufig zu einer Abnahme; dagegen kann eine Verringerung der vorhandenen Tonnage die Produktivität statistisch gesehen steigen lassen. Faktisch schlagen sich solche Veränderungen vielfach in Auslastungsschwankungen — Teilladung, Beschäftigungslücken, Auflegen, Langsamfahrt u.ä. An-

passungsmaßnahmen bzw. deren Gegenteil — nieder. Die Tonnageproduktivität der jeweils tatsächlich eingesetzten (in Fahrt befindlichen) Flotte verändert sich daher erheblich weniger stark. Die Obergrenze wird durch die technisch definierte Leistungsfähigkeit der Schiffe gezogen. Ähnliche Beziehungen bestehen auch zwischen Veränderungen der Nachfrage nach Transportleistungen und der Tonnageproduktivität.

Die Entwicklung der Ertragschancen auf den Frachtenmärkten schlug sich auch auf den Märkten für *Second-hand-Tonnage* nieder. Der Umfang der Verkäufe ging gegenüber dem Vorjahr um etwa ein Viertel auf 27 Mill. t dw zurück (Tabelle 8). Die Preise fielen entsprechend, wenn auch mit deutlichen Unterschieden je nach Schiffsgrößen und -typen (Schaubild 3). Im Herbst belebte sich dieser Markt, etwa im Einklang mit dem Wiederanstieg der Frachtraten auf dem Spotmarkt, der sich zur gleichen Zeit vollzog, und offenbar in der Erwartung, daß der Tiefpunkt der Rezession erreicht sei (siehe Abschnitt 3). Die Zweithandpreise festigten sich jedoch im ganzen gesehen nicht wesentlich. Im Tankersector lagen sie allerdings meistens merklich über den Vorjahreswerten. Dabei zogen sie für VLCC fortlaufend und überdurchschnittlich stark an. Verkauft wurden vorwiegend ältere Schiffe, die einen geringen Kapitaleinsatz des Käufers erfordern. Das Risiko, daß die Erträge erneut absinken, kann deshalb eher hingenommen werden.

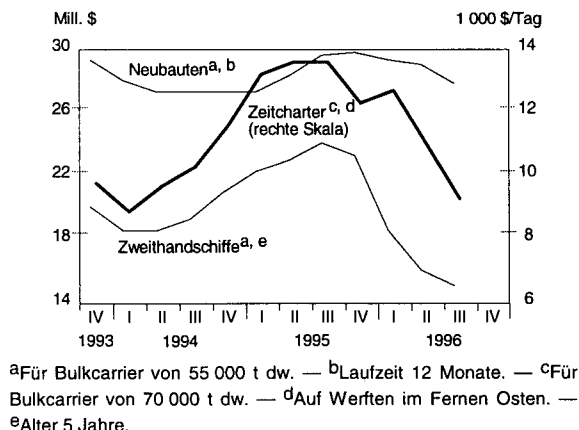
Was den Fortgang im Schiffbau betrifft, zeichnet sich zwar eine Abschwächung des Auftragsbooms ab; für bestimmte Schiffstypen haben die Werften die Baupreise bereits wieder gesenkt. Gleichwohl bleiben die Probleme einer zu raschen Kapazitätsausweitung, die im Vor-

Tabelle 8 – Zweithandverkäufe von Seeschiffen 1995 und 1996 (Mill. t dw)

	1995				1996			
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal
Tanker	3,812	3,510	3,712	4,006	5,088	3,612	3,942	4,886
Bulkcarrier	5,609	5,274	5,266	5,181	3,122	1,887	2,105	3,222
Komb. Schiffe	0,248	0,072	0,227	0,394	0,061	0,376	0,667	0,292
Insgesamt	9,669	8,856	9,205	9,581	8,271	5,875	6,714	8,400

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Ship Sales.

Schaubild 3 – Charterraten und Schiffspreise 1993–1996



Quelle: Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.

jahresbericht dargestellt wurden (Böhme 1996: 42 f.), zumindest für bestimmte Sektoren bestehen. Nach wie vor gibt es einen hohen Kapitalzufluß in die Seeschifffahrt; das betrifft sowohl die Bereitstellung von Bankkrediten als auch die Subventionen, die häufig kritisiert werden. Daneben gibt es auch eine zunehmende Kritik am Ausbau der Werftkapazitäten in Südkorea, die als eine Fehleinschätzung des Marktes bezeichnet werden. Diese Ansicht könnte ebenso durch den erkennbaren Übergang zum Bau für eigene Rechnung gestützt werden wie durch die Absicht vieler Reedereien, ihre Großtanker bis zu einem Alter von 30 Jahren in Fahrt zu halten, und die daraus resultierende immer geringere Wahrscheinlichkeit einer wirklichen Neubauwelle.

IV. Trockenladungsfahrt im Konjunkturschatten

1. Tonnagenachfrage von Rezession geprägt

Auf den Märkten für Trockenladungstonnage zeigte die Nachfrage nach Schiffsraum, die sich im Umfang der Charterabschlüsse¹⁸ niederschlägt, 1996 divergierende Tendenzen: Das *Gesamtvolumen*, zu dem Reise- und Zeitcharterabschlüsse ohne Rücksicht auf die Laufzeiten der Verträge zusammengefaßt sind, war um etwa 5 vH niedriger als im Vorjahr (Tabelle 9 und Schaubild 4). Der Einfluß der Rezession bestimmte auch die Struktur der Abschlüsse; darin setzte sich die bereits im Vorjahr beobachtete, für einen konjunkturellen Abschwung typische Entwicklung fort.

Das „period“-*Zeitchartervolumen* ist 1996 weiter auf nur noch etwa 54 vH des Vorjahresstands geschrumpft. Es machte damit lediglich 8 vH des Volumens aller Charterabschlüsse aus.¹⁹ Der ungünstigen Lage auf den Märkten entsprach es außerdem, daß der schon im Vorjahr weit überwiegender Anteil der für kurze

Fristen — sehr häufig nur für 3–5 Monate — geschlossenen Zeitcharterverträge noch gestiegen ist (Tabelle 10). Besonders stark — auf ein Viertel — verminderten sich die Verträge mit einer Dauer zwischen 12 und 24 Monaten. Im Oktober belebte sich der kurzfristige Zeitchartermarkt allerdings sprunghaft.

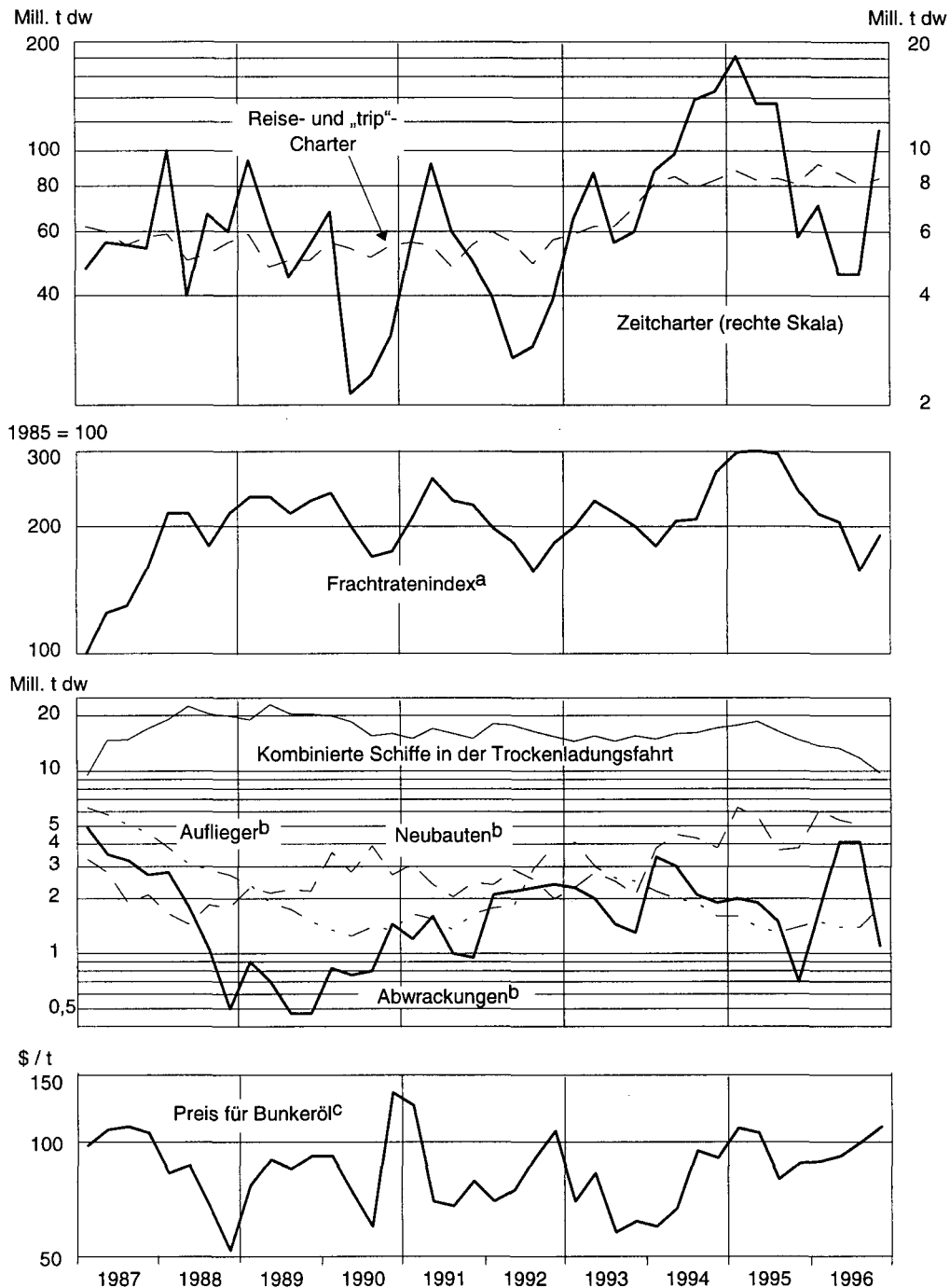
Tabelle 9 – Charterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1995 und 1996

	Volumen (Mill. t dw)		Veränd. (vH)	Anteile (vH)	
	1995	1996		1995	1996
Reisecharter ^a	189,6	207,6	9,5	48,7	55,9
Trip charter	149,0	136,1	-8,7	38,2	36,6
Short-term	338,7	343,7	1,5	86,9	92,5
Period charter	51,0	27,8	-45,6	13,1	7,5
<i>Insgesamt</i>	389,7	371,5	-4,7	100,0	100,0

^aGeschätzt (Originalwerte: Ladungstonnen (DWCT)).

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Summary of Chartering Activity.

Schaubild 4 – Indikatoren zur Entwicklung der Trockenladungsfahrt 1987–1996



^aIndex des General Council of British Shipping/Lloyd's Shipping Economist; Abschlüsse für „trips“ und „round voyages“; Schiffe ab 12 000 t dw. — ^bEinschließlich kombinierter Schiffe. — ^cSchweröl IFO 380, Rotterdam.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers sowie Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity und Dry Cargo Market: Summary of Chartering Activity; ISL (lfd. Jgg.); Lloyd's List (lfd. Jgg.) Bunker Market Report; Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.) Merchant Shipbuilding Return; Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.

Tabelle 10 – Laufdauer der Zeitcharterabschlüsse in der Trockenladungsfahrt 1995 und 1996

Monate	1995		1996	
	1000 t dw	vH	1000 t dw	vH
0–6	26 833	52,7	17 941	64,6
6–12	16 452	32,2	7 438	26,8
12–24	7 109	13,9	1 850	6,7
24 und mehr	621	1,2	527	1,9
<i>Insgesamt</i>	51 015	100,0	27 756	100,0

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity.

Die *kurzfristigen Verträge* dominierten wie schon 1995 auch die Gesamtheit der Charterabschlüsse. Dabei wichen die Reisecharterabschlüsse klar vom Gesamttrend ab; sie sind absolut und relativ wiederum erheblich gestiegen. Demgegenüber fand die „trip charter“ deutlich weniger Interesse; daß sie auch relativ an Boden verlor, entspricht zwar den üblichen Beobachtungen in konjunkturellen Abschwächungsphasen und in der Rezession. Darüber hinaus wandeln sich die Marktstrukturen aber auch durch den Zutritt neuer Verlader mit anderen Verhaltensweisen. Für diese Vermutung spricht die außergewöhnlich hohe Zahl von Reisecharterabschlüssen großer und größter Schiffe (max. Größe 201 227 t dw; Harris 1996b). So wurden sehr viele große Bulkcarrier für den Erz- und Kohletransport nach der VR China, Südkorea und anderen asiatischen Ländern auf Einzelreisebasis gechartert.²⁰ Diese Ladungen wurden von den traditionellen Rohstoffkäufern meistens langfristig befrachtet; Reisecharterabschlüsse hatten eher marginale Bedeutung. Die inzwischen beobachteten Veränderungen könnten allerdings auch dadurch verursacht werden, daß die neu in Erscheinung tretenden Empfänger andere Lagerhaltungsgewohnheiten haben.²¹

Es ist zwar noch nicht abzusehen, ob dies eine längerfristige Tendenz ist. Die Erwartung, daß sie von Dauer sein könnte — ähnlich wie nach 1975 bzw. 1979 in der Rohöl-Tankfahrt —, läßt sich aber dadurch stützen, daß die für bestimmte Ladungsarten erfaßbaren Charterabschlüsse sich immer weiter auf Eisenerz und Kohle konzentrieren. Im Jahre 1996 waren das gut zwei Drittel aller Reisecharterabschlüsse,

unter Einschluß des allerdings unregelmäßig schwankenden Getreideanteils über 95 vH.

Es ist zwar nicht auszuschließen, daß die beobachteten großen Unterschiede zwischen den Anteilen der einzelnen Ladungsarten auch auf Informationsmängeln beruhen; so werden Abschlüsse für Schiffe unter etwa 20 000 t dw immer seltener gemeldet. Offenbar wird aber doch ein deutlich größerer Teil der Hauptmassengüter auf Einzelreisebasis befördert (1995: Kohle rund 14 vH, Erz rund 15 vH, Getreide rund 25 vH). Dagegen sind diese Anteile bei anderen Ladungen oft verschwindend gering. Auffällige Veränderungen gab es im Reisechartersektor lediglich bei den Verschiffungen von Schrott und Bauxit/Alumina. Die sehr hohen Zuwachsraten erklären sich jedoch aus den geringen auf Reisebasis beförderten Mengen, die z.B. beim Bauxit trotz des Anstiegs auf das Zehnfache weniger als ein Zehntel der Gesamttransporte ausmachten.

2. Ratenschwäche bis zum Herbst

Das Fracht- bzw. Charratenniveau in der Trockenladungsfahrt stand bis in den Herbst 1996 hinein unter anhaltendem und kräftigem Druck. Es spiegelte damit vor allem wider, daß sich die Beschäftigungslage namentlich bei den Großbulkcarriern erheblich verschlechterte und daß sich der Wettbewerb zwischen den Reedern ebenfalls verschärfte (Tabelle 11). Dabei spielte die ungünstige Entwicklung der Zeitcharters, deren Gesamtvolumen schrumpfte und deren Tonnagebindung zusätzlich durch die verringerte Laufdauer der abgeschlossenen Verträge vermindert wurde, eine Doppelrolle. Für die „trip charter“-Abschlüsse lag der Ratenindex im Durchschnitt mit 192 Punkten um fast ein Drittel unter dem Stand des Vorjahres. Noch größer war der Rückstand mit 35 bzw. über 40 vH bei den Panamax- und „cape size“-Schiffen, so daß diese wiederum am stärksten betroffen waren. Die Raten fielen aber auch für „handy size“-Schiffe (–29 vH) mehr als in vorangegangenen Rezessionsphasen, so daß deren traditionell relativ feste Marktposition ausgehöhlt wurde. Be-

Tabelle 11 – Frachtenindizes für die Trockenladungsfahrt 1995 und 1996 (1985=100)

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1995												
Gruppe 1 ^a	178	189	204	223	209	231	214	189	199	195	178	184
Gruppe 2 ^b	242	213	243	277	285	278	251	312	264	244	207	220
Gruppe 3 ^c	249	243	243	308	317	315	280	285	278	246	242	246
Gruppe 4 ^d	319	311	351	350	363	312	315	340	334	278	250	262
Gruppe 5 ^e	282	254	295	318	269	243	222	237	241	177	188	188
Insgesamt	285	269	305	324	323	298	281	306	301	255	230	243
1996												
Gruppe 1	225	170	203	177	195	187	122	128	110	181	155	258
Gruppe 2	195	185	192	184	220	184	167	149	157	169	170	163
Gruppe 3	229	200	220	211	216	195	169	180	172	168	183	181
Gruppe 4	246	236	231	238	225	199	186	163	136	177	224	230
Gruppe 5	161	139	163	153	149	132	117	129	148	133	155	159
Insgesamt	228	204	210	217	211	188	172	157	146	167	200	202

^a12 000–19 999 t dw. — ^b20 000–34 999 t dw. — ^c35 000–49 999 t dw. — ^d50 000–84 999 t dw. — ^e85 000 t dw und darüber.

Quelle: Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Executive Summary. Shipping.

sonders für ältere Schiffe wurden verschiedentlich extrem niedrige Raten beobachtet, die einzeln bis auf etwa 2 000 \$/Tag hinabreichten.

Erst in der zweiten Oktoberhälfte zogen die Raten besonders für Panamax-Schiffe unter dem Einfluß einer gesteigerten Nachfrage aus dem Getreidesektor wieder an. Dabei kam es teilweise — bei Reisecharterabschlüssen auch infolge des kräftigen Anstiegs der Bunkerkosten — zu erheblichen Sprüngen. Dieser Herbstaufschwung war jedoch je nach Größe der Schiffe sehr unterschiedlich stark. Indikator dafür waren die „trip charter“-Sätze, die von den Bunkerpreiserhöhungen nicht unmittelbar berührt werden.²² Der Markt konnte sich aber wohl nicht allein aufgrund einer herbstlichen Nachfragebelebung festigen. Vielmehr trug auch dazu bei, daß Kombinierte Schiffe in beträchtlichem Umfang den Bulkmarkt verließen, weil die Tankfahrt inzwischen bessere Ertragschancen bot, oder ganz aus der Fahrt genommen wurden.

Ein Überblick über die Entwicklung der Reisecharterraten,²³ die sich nur jeweils routenbezogen mit dem Vorjahr vergleichen lassen (Tabelle 12), zeigt, daß allgemein die gleichen Schwächetendenzen vorherrschten. Ähnlich wie bei den Zeitcharterabschlüssen war auch 1996 das typische Ratengefälle zwischen Reisen zwischen Atlantikhäfen und Reisen vom

Atlantik zum Pazifik bzw. von dort nach dem Atlantik erkennbar. Es war jedoch wiederum geringer als in Zeiten konjunkturell starker Nachfrage atlantischer Verladernach Schiffsraum. Die repräsentative Getreiderate US-Golf-Japan (für 54 000 t) lag im September 1996 bei durchschnittlich 19,28 \$/t (1995: 33,08); vom US-Golf nach Nordwesteuropa wurden 8,46 \$/t notiert gegenüber 15,10 \$.

Besonders deutlich waren die Effekte der Rezession, die durch den anhaltend hohen Zugang neuer Schiffe verstärkt wurden, in der Küstenschiffahrt innerhalb Europas zu spüren. Der scharfe Ratenrückgang, der daraus resultierte, erfaßte vornehmlich den Transport von Massengütern, aber auch die Container(feeder)-fahrt. Zu den Folgen gehörte u.a. der Zusammenbruch mehrerer Unternehmen, die in erheblichem Umfang Küstenschiffstonnage charterten und auf eigene Rechnung einsetzten.²⁴ Ähnliche Beobachtungen wurden bereits in früheren Depressionsperioden gemacht.

Ein interessantes Licht auf die oft nur sehr kurzfristig wirkenden Faktoren, die für einen Abschluß ausschlaggebend sind, wirft ein Vergleich zwischen den Raten gleichzeitig abgeschlossener „trip“- und „period“-Charterverträge. Im Oktober 1996 waren die durchschnittlichen Raten für „periods“ in den Größenklassen 35 000–49 999 t dw und 50 000–84 999 t dw

Tabelle 12 – Reisecharterraten auf ausgewählten Routen der Trockenladungsfahrt 1995 und 1996

	Ladungsart	Partiengröße 1 000 t	Frachtrate ^a		Veränderung 1996/95 vH
			1995	1996	
			\$/t		
US-Golf-Niederlande	Getreide	50–60	15,53	9,29	–40,2
US-Golf-Japan	Getreide	52	32,43	23,00	–29,1
US-Nordpazifik-Japan	Getreide	52	18,93	12,35	–34,8
Argentinien-Europa ^b	Getreide	30	23,77	18,00	–24,3
Australien-Europa ^b	Kohle	100–150	12,91	9,76	–24,4
Brasilien-Japan	Eisenerz	120–160	12,08	9,14	–24,3
US Westküste-Japan/Südkorea	Schrott	25–35	28,46	21,91	–23,0
Mauritius-Vereinigtes Königreich	Zucker	14–16	19,98 ^c	14,88 ^c	–25,5

^aJahresdurchschnittswerte. — ^bKontinent (Nordwesteuropa, einschließlich Vereinigtes Königreich). — ^cPfund Sterling.

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Yellow Pages.

deutlich niedriger als für „trips“ von durchweg kürzerer Dauer. Für die Klasse von 20 000 bis 34 999 t dw und die größten Bulkcarrier von mehr als 85 000 t dw lagen diese Raten jedoch über den ersteren; deren Aussichten wurden offenbar etwas günstiger beurteilt.

Sowohl Zeitcharters als auch Reisecharters für bestimmte Routen sind im *Baltic Freight Index*²⁵ enthalten. Dieser seit dem Mai 1995 rückläufige Index fiel im Verlauf des Jahres 1996 zunächst weiter stark; er unterschritt die Linie von 1 000 Punkten im September, erholte sich — allerdings wohl auch unter dem Einfluß des kräftigen Wiederanstiegs der Raten für die im Index überrepräsentierten Panamax-Schiffe — im Herbst dann wieder auf etwa 1 450 Punkte. Der niedrigste der täglich ermittelten BFI-Werte lag 1996 nicht weniger als 1 360 Punkte bzw. 58 vH unter dem Höchststand im Mai 1995.²⁶

Im Verlauf des Jahres gab es verschiedentlich Ratenveränderungen, bei denen die Sätze für gleiche Schiffsgößen sehr weit streuten. Dafür waren nicht nur die bekannten Unterschiede der Ratenniveaus zwischen Atlantik und Pazifik und ähnliche auf strukturellen Bedingungen des Ladungsangebotes beruhende Differenzen zwischen geographischen Regionen ursächlich. Vielmehr dürften Faktoren wie die Position und die zeitliche Verfügbarkeit eines Schiffes sowie andere schiffsbezogene Kriterien überdurchschnittliche Bedeutung gehabt haben. Dies sind zusätzliche Merkmale

einer Rezession auf den Frachtenmärkten. Das interregionale Ratengefälle reagiert oft rasch auf Veränderungen der Nachfrage-Angebot-Relation in den verschiedenen Gebieten. Häufig spiegelt es sich auch deutlich in der Höhe des für Anreise zum Ladehafen oder auch bei Rücklieferung des Schiffes in einem ladungsschwachen Gebiet zu zahlenden Ballastbonus wider.

3. Auch „handy size“-Bulkcarrier betroffen

Wie in früheren Konjunkturzyklen wurden die größeren Schiffe am stärksten vom Rückgang der Nachfrage und der Frachtraten betroffen. Nach wie vor führt die erhebliche Degression der Stückkosten dazu, daß die Ausschläge der Raten mit steigender Schiffsgröße heftiger werden. Dabei spielt das Anbieterverhalten, das sich gewöhnlich nur auf die sogenannten Tageskosten stützt, eine wesentliche Rolle für die Untergrenze der Ratenbewegung, weil der Anteil der Tageskosten an den Gesamtkosten mit zunehmender Schiffsgröße sinkt. Für die zugleich relativ steigenden Kapitalkosten werden hingegen lediglich Deckungsbeiträge erzielt. Diese Beiträge schwankten auch 1996 noch stärker als die Charraten. Tabelle 13 verdeutlicht das für unterschiedlich große Bulkcarrier. Es fällt besonders auf, daß die Überschüsse für Panamax-Schiffe häufig und mit

großen Ausschlägen, die sich zwischen 9 750 und 250 \$/Tag bewegten, fluktuieren. „Cape size“-Schiffe erzielten die bezogen auf die zu deckenden Kapitalkosten geringsten Beiträge.

Tabelle 13 – Beiträge aus Chartererlösen für Bulkcarrier zu deren Kapitalkosten 1996 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	Cape ^a	Panamax ^b	Handy ^c
Januar	6 000	9 750	5 000
Februar	5 750	8 000	4 500
März	3 500	4 500	3 000
April	5 000	4 250	3 000
Mai	3 000	4 500	3 000
Juni	3 250	3 250	2 750
Juli	1 250	1 750	2 250
August	2 750	1 750	2 000
September	3 250	1 250	2 000
Oktober	2 250	250	1 250
November	5 750	4 750	2 600
Dezember	6 750	5 000	2 850

a) 50 000 t dw. — b) 60 000 t dw. — c) 30 000 t dw.

Quelle: Svensk Sjöfarts Tidning (1996b).

Daß 1996 auch die Schiffe der „handy sizes“, die in den Vorjahren meistens auch in schwachen Marktphasen relativ besser gefragt waren als die größeren Typen, unter starkem Ratendruck standen, zeigt, daß offensichtlich der Wettbewerb großer Bulkcarrier auch auf den Teilmärkten zunimmt, die bisher vornehmlich von „handy sizes“ bedient wurden. Dabei wird der oft sehr schnelle Ratenfall in den „cape size“-Klassen zunächst auf die Panamax-Märkte, dann aber immer stärker noch weiter nach unten übertragen. Dementsprechend ist bereits die Frage aufgeworfen worden, ob das „handy size“-Bulkschiff noch eine Zukunft habe.²⁷

Umgekehrte Befürchtungen — daß für den Transport der sogenannten „minor bulks“ künftig ausreichende Tonnage nicht mehr verfügbar sein könnte — betreffen die Märkte der Mehrzweckfrachter bzw. kleinen Bulkcarrier bis zu etwa 20 000 t dw.²⁸ Die Flotte dieser Typen hat bereits ein hohes Durchschnittsalter und wird durch Abwrackverkäufe stetig verringert. Die Schiffe werden zwar den besonderen Anforderungen der bedienten Teilmärkte, unter ande-

rem ihren physischen Restriktionen ebenso wie der geringeren Größe der Ladungspartien, besser gerecht als die „handy size“-Schiffe. Die Flotte ist aber auch deshalb stark geschrumpft, weil angesichts der vergleichsweise hohen Bau- und Betriebskosten nur noch sehr wenige Neubauten in Fahrt kommen. Wenn sich der Neubau trotz zunehmender Verknappung solcher Tonnage als wirtschaftlich unmöglich erweist, dürfte sich hier eine Ausweichmöglichkeit für die „handies“ bieten, selbst wenn für sie z.B. wegen der in vielen Häfen notwendigen Tiefgangsbegrenzung häufig nur Teilladung in Betracht kommt und meistens die Ausrüstung mit eigenem Ladegeschirr Voraussetzung ist. Da bei einer weiteren Verdichtung des internationalen Handels und der Einbeziehung immer neuer Länder in diesen Austausch voraussichtlich neue Verschiffungsrelationen entstehen werden, in denen zunächst nur beschränkte Ladungsmengen verfügbar sind, dürfte gleichwohl eine Ladungsbasis für den Neubau vorhanden sein.²⁹

4. Rückgänge bei wichtigen Massengütern

Was die Triebkräfte der Marktentwicklungen im Jahre 1996 betrifft, standen — wie aus den Anteilen am Chartervolumen hervorgeht — auch diesmal die Veränderungen bei den drei großen Bulkladungssegmenten im Vordergrund. Dabei wird der oben bereits erwähnte „Übersetzungseffekt“ zwischen diesen Ursachen und den Chartermärkten wiederum klar ersichtlich.

Ausschlaggebend für die Einbrüche in der Eisenerzfahrt waren Schwächetendenzen in der eisenschaffenden Industrie wichtiger Länder. In der Europäischen Union sank die Stahlproduktion 1996 um 5,3 vH, in Japan um 2,8 vH; Zuwächse gab es u.a. in Nordamerika (+1,7 vH), in China, Südkorea und Taiwan (zusammen +6,3 vH), aber auch in einer Reihe weniger bedeutender Länder (IISI 1996). Mit über 100 Mill. t holte die VR China Japan ein. Gleichwohl gingen die Eisenerzexporte Brasiliens (Januar–September 1996) um 5 vH, die Austra-

liens (1. Hj.) um knapp 6 vH zurück, dort vor allem nach Europa und Japan (Drewry 1996a). Die scharfen Einbrüche auf den Frachtenmärkten, aber auch die im Herbst deutliche Erholung gerade bei den Großschiffen waren überdies zu einem bedeutenden Teil den Lagerdispositionen der Industrie zuzuschreiben. Sie reflektierten sowohl die aktuellen Veränderungen der Produktion und des Rohstoffverbrauchs der eisen-schaffenden Industrie als auch deren weitere Erwartungen.

Beim *Steinkohlentransport* über See — er stieg 1996 um 3 vH auf 433 Mill. t³⁰ — hat die Nachfrage nach Kesselkohle weiter zugenommen. Auch hier spielte Asien eine führende Rolle; Indonesien konnte seine Stellung als Lieferland neben Australien weiter ausbauen.³¹ In der westlichen Hemisphäre profitierte Kolumbien wieder von den Einfuhren der westeuropäischen Länder, während Kanada ebenfalls mehr Kohle nach Japan und anderen fernöstlichen Abnehmern exportierte. Wie die letzteren benötigte bei steigender Stahlerzeugung die VR China ebenfalls zusätzliche Kokskohlenimporte. Die Steinkohlenexporte der Vereinigten Staaten stiegen wieder an und lagen um etwa 7 vH über dem Stand von 1995 (*Lloyd's Shipping Economist* 1996c).

Mit Blick auf die erhöhte Nachfrage nach Tonnage für den Transport von *Bauxit* wurde berichtet, daß die im Vorjahr auf 52 Mill. t gestiegene Ladungsmenge im 1. Halbjahr 1996 weiter durch eine lebhaftere Importnachfrage gestützt wurde (Scott 1996a). Die ungewöhnliche Zunahme der Reisecharterabschlüsse dürfte aber wohl eher auf markttechnische Einflüsse wie die Aufnahme von Reise- statt Zeitcharterschiffen oder ähnliche Ursachen zurückzuführen sein. Ob die VR China nach dem starken Rückgang der Bauxitimporte im Vorjahr wieder mehr einfuhrte und ein Zusammenhang besteht, ließ sich nicht sicher ermitteln.

Die dritte große Säule der Massengutfahrt — der *Getreidehandel* — erreichte im Wirtschaftsjahr 1995/96 einen Umfang von etwa 182 Mill. t (Weizen und „coarse grains“) gegenüber 193,5 Mill. t in 1994/95.³² Dazu kamen noch 19 Mill. t Reis (Tabelle 14). Unter den Hauptlieferanten von Weizen und „coarse

grains“ verzeichneten besonders die EU und Kanada erhebliche Einbußen; die Vereinigten Staaten und Argentinien lieferten ebenfalls weniger. Lediglich die Exporte Australiens stiegen nach den dürrebedingten Ausfällen in der Vor-saison wieder steil an (+80 vH). Dies dürfte jedoch angesichts der kürzeren Seewege z.B. nach Ostasien eher kontraktive Einflüsse auf die in der Getreidefahrt erforderliche Transportleistung gehabt haben. Das Bild der Einfuhren hat sich erheblich verändert, weil die Länder der früheren Sowjetunion ihre herausragende Stellung verloren haben; das Importvolumen — im Getreidewirtschaftsjahr (GWJ) 1992/93 noch 35 Mill. t — erreichte trotz eines Plus von 7,5 vH nur noch gut 11 Mill. t (GWJ 1995/96). Während es in Japan stagnierte, führte die VR China fast ein Viertel weniger Getreide ein. Nach dem Beginn des Wirtschaftsjahres 1996/97 zogen die Exportmärkte zwar an, doch fehlte es an einer nachhaltigen Erholung.³³ Angesichts der Verschiebungen der Handelswege konzentrierte sich die Getreidefahrt 1996 noch mehr auf die Panamax-Bulkcarrier. Der Ausfall südamerikanischer Lieferungen und der russischen Einfuhren dürfte deshalb einer der Gründe für die Marktschwäche bei den „handy size“-Bulkcarriern gewesen sein.

Tabelle 14 – Welthandel mit Getreide und Ölsaaten 1994–1997

	Wirtschaftsjahr			Veränderung
	1994/1995	1995/1996	1996/1997 ^a	
	Mill. t			vH ^b
Welthandel insgesamt	297,3	290,6	282,1	-2,3
Weizen	96,5	93,2	90,1	-3,4
„Coarse grains“	97,0	88,6	85,8	-8,7
Reis ^c	16,5	21,0	18,8	27,3 ^d
Ölsaaten ^e	87,3	87,8	87,4	0,6

^aSchätzung vom 12. Dezember 1996. — ^bJeweils 1995/96 gegenüber 1994/95. — ^cJeweils Kalenderjahre (z.B. statt 1994/95: 1995). — ^d1996 gegenüber 1995. — ^eSojabohnen und -schrot, Baumwollsaat, Erdnüsse, Sonnenblumensaat, Rapssaat, Kopra, Palmkerne; für 1996/97 Schätzung November 1996.

Quelle: Berechnet aus USDA (1996a, 1996b).

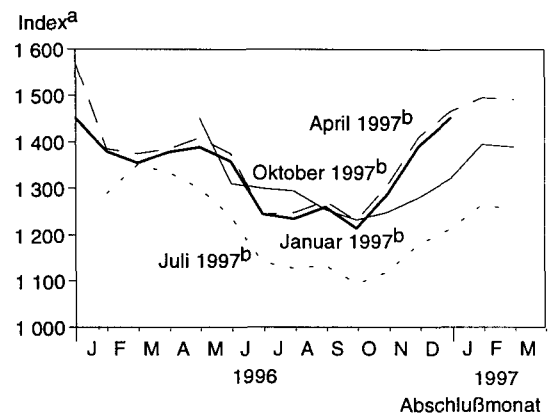
Zu den agrarischen Massengütern gehören ferner die verschiedenen *Ölsaaten*.³⁴ Im Wirt-

schaftsjahr 1995/96 wurden weltweit etwa 88 Mill. t exportiert (−0,9 vH). Hauptausfuhrländer für Sojabohnen und -schrot — diese machen zusammen über 70 vH der Ölsaaten aus — waren abermals die Vereinigten Staaten und Brasilien. Die beiden Länder bestritten mit 43 Mill. t zwei Drittel der Gesamtausfuhren dieser Kategorie. Brasilien exportierte dabei erheblich mehr Sojaschrot als im Vorjahr. Einen kräftigen Zuwachs erreichte auch Argentinien, der drittgrößte Exporteur. Ölsaaten leisten daher einen bedeutenden Beitrag zur Beschäftigung der „südamerikagängigen“ Bulkcarrier. Eine ähnliche Rolle für kleine Schiffe spielten im Herbst 1996 die *Zuckertransporte*.³⁵

Kräftige Nachfrage aus den Vereinigten Staaten ließ ferner die Einfuhren von *Stahlerzeugnissen* — ebenfalls eine „handy size“-Ladung — im 2. Halbjahr scharf anziehen, darunter vor allem Käufe aus der EU (Scott 1996d). Auch in diesem Bereich spielte der Umfang der Vorratshaltung bei den Verbrauchern eine Rolle; das Ende des Lagerabbaus, der sich seit dem Herbst des Vorjahres nachteilig ausgewirkt hatte, ließ auch außerhalb Nordamerikas die Käufe sowie die seewärtigen Importe wieder zunehmen.

Der begrenzte Zeithorizont auf den Chartermärkten, der am geringen Umfang und dem Übergewicht kurzer Laufzeiten erkennbar war, ist darauf zurückzuführen, daß die Aussichten für die weitere Marktentwicklung — insbesondere für eine baldige Festigung von Nachfrage und Frachtraten — von den Beteiligten noch pessimistisch beurteilt wurden. Das kam auch im Handel mit Frachtenmarkt-Derivaten zum Ausdruck, der durch die BIFFEX-Schätzungen dargestellt wird. Die Preise für solche Terminkontrakte fielen bis in den Oktober 1996 nahezu stetig ab. Erst dann zeigte sich ein Stimmungsumschwung, so daß sie für den Januar 1997 den gleichen Stand wie Anfang Januar 1996 erreichten. Die prozentualen Steigerungen der Notierungen für die weiter voraus liegenden Termine 1997 blieben anfangs erheblich geringer; sie zogen erst nach der Jahreswende auch für die entfernteren Termine kräftig an (Schaubild 5).

Schaubild 5 – Notierungen für BIFFEX-Terminkontrakte 1996



a) Indexpunkte des Baltic Freight Index. — b) Fälligkeitsmonat.

Quelle: Lloyd's List (1996d, lfd. Jgg.).

5. Weitere Festigung der Kühlschiffmärkte

Die Märkte der Kühlschiffahrt hatten sich in den Vorjahren bereits stetig von einer Depression erholt, die im wesentlichen durch die zeitweilige Indienststellung einer im Verhältnis zur Nachfrage übergroßen Zahl von Neubauten ausgelöst worden war. Die Kühlschiffstonnage ist seit etwa 1993 fortlaufend geschrumpft, weil der Neubau — abgesehen vom Zugang neuer Kühlcontainerkapazitäten der Linienschiffahrt — seit 1994 stark zurückgegangen ist und überdies mehr Schiffe abgewrackt als in Dienst gestellt wurden. Die verfügbare Kapazität beläuft sich gegenwärtig auf etwa 1 250 Kühlschiffe mit rund 400 Mill. Kubikfuß Laderäume. Ihre Abnahme, die 1995 besonders kräftig war, hat sich merklich verlangsamt; da die Preise in diesem Sektor des Zweithandmarktes gestiegen sind, wurden nur noch wenige Schiffe zum Abbruch verkauft. Die Chartermärkte für Kühlschiffe tendierten 1996 deshalb im ganzen weniger fest, als vielfach erwartet worden war.

Bei einer Steigerung um etwa 3 vH zeigte die Nachfrage keine größeren strukturellen Veränderungen. Sowohl im Atlantik- wie im Pazifik-Bereich nahm das Ladungsaufkommen zu.³⁶ Die Zuwachsraten für Exporte von Früchten und Gemüse aus Neuseeland, Südafrika und

Chile lagen bei 7–9 vH. Der Verkehr zwischen den Philippinen und anderen südostasiatischen Tropenländern einerseits und Japan andererseits hatte ebenfalls zunehmende Tendenz. Die Fruchteinfuhren steigen auch in anderen asiatischen Ländern — unter diesen die VR China — stetig an und lassen neue Verkehrsströme der Kühlfahrt entstehen; dazu gehört u.a. die Ausfuhr aus den nordwestlichen Staaten der USA (*Fairplay* 1991). Die Einbrüche in der Bananenfahrt nach Westeuropa — Folge der Restriktionen der EU³⁷ — wurden inzwischen teilweise durch die weiter steigenden Tonnageanforderungen der Importe von Kühlladung nach Rußland und Osteuropa ausgeglichen (*Seatrade Review* 1996). Weltweit waren auch in der „off-season“ mehr Bananenladungen als üblich zu befördern. Ungünstig dürfte sich der Rückgang der Fleischimporte der Vereinigten Staaten und Kanadas ausgewirkt haben, wenngleich diese zum größten Teil mit Kühlcontainern auf Linienschiffen befördert werden.

Zu einer wichtigen Ladung haben sich Kiwis aus Neuseeland und Chile entwickelt; die sehr langen Transportwege sind für die Beschäftigung der Kühlschiffe besonders interessant.³⁸ Nach einer raschen Expansion stagnierte das Verschiffungsvolumen in den letzten Jahren auf hohem Niveau, weil Mittelmeerländer (Italien) erfolgreich den Kiwi-Anbau entwickelt und einen Teil des europäischen Marktes gewonnen haben. Die klimabedingten Saisonunterschiede haben dazu geführt, daß nunmehr auch europäische Früchte zeitweise nach Neuseeland exportiert werden (*Green* 1996).

Der Aufschwung zur üblichen jährlichen Hochsaison in der Kühlschiffahrt setzte etwas verspätet erst gegen Ende Februar 1996 ein. Die Hochschwungphase hielt aber nahezu einen vollen Monat länger als sonst an und ging erst gegen Ende Mai in die „off-season“ über, die gewöhnlich den übrigen Teil des Jahres andauert. Die Charrerraten für kurzfristige Zeitcharters lagen in den Spitzenmonaten bei rund 1,40 \$/cu.ft./Monat. Sie blieben damit zwar hinter den Erwartungen zurück, die im Vorjahr gehegt

worden waren, waren aber deutlich höher als zur gleichen Zeit des Jahres 1995 (1,20–1,25 \$/cu.ft./ Monat).³⁹ Außer diesen Saisonabschlüssen werden gewöhnlich auch mittelfristige Zeitcharters über ein volles Jahr abgeschlossen, die eine wesentlich niedrigere Rate — 1996 etwa 0,75 \$/cu.ft./Monat — erbringen. Während der Marktschwäche der Jahre 1992/93 war diese sogar auf unter 45 US-cents gefallen, so daß zahlreiche Schiffe aufgelegt, viele auch verschrottet worden waren. Es wird jedoch auch gegenwärtig darauf hingewiesen, daß eine Zeitcharrerrate in der angegebenen Höhe nicht ausreiche, um die Kosten eines Kühlschiffneubaus zu decken (*Fairplay* 1996m). In der „off-season“ der zweiten Jahreshälfte fielen die Spotraten überraschend auf ein niedriges Niveau, bei dem Tiefstwerte um nur etwa 0,25 \$/cu.ft./Monat erreicht wurden.

Ein besonderes Charakteristikum des Kühlfrachtenmarktes war 1996 die Aufnahme direkter Beziehungen zwischen Exporteuren namentlich in Südafrika, Chile und Neuseeland, die über erhebliche Ladungsmengen verfügen, und den Reedereien bzw. Reedereigruppen (*Poole* 1996; *Seatrade Week Newsfront* 1996a). Dadurch wurde — vermutlich beabsichtigt — die Transparenz vor allem der Ratenbildung, aber auch des Nachfragevolumens und seiner Relation zum Kühlraumangebot eingeschränkt und Druck auf die Reeder ausgeübt. Diesem Marktverhalten war offenbar zumindest teilweise der Fall der Spotraten in der zweiten Jahreshälfte zuzuschreiben.

Auf der Anbieterseite gab es insoweit eine bedeutende Änderung, als die Cool Carrier-Gruppe — der größte „reefer operator“ mit einer großen Zahl gecharterter Schiffe — in norwegisches Eigentum überging; die Gruppe war zuvor in Schweden ansässig und ursprünglich aus der Salén-Gruppe hervorgegangen.⁴⁰ Der Wettbewerb zwischen Vollkühlschiffen und Kühlcontainern verschärfte sich vor allem in der Transpazifik-Fahrt, so daß dort die Frachtraten für die Exporte nach Asien nachgaben (*Fairplay* 1996m).

V. Aufwärtstendenzen in der Tankfahrt

1. Stetige Nachfrage nach Mineralöl

Der Verbrauch von Mineralölprodukten ist 1996 weltweit weiter angestiegen. Die Konjunkturflaute in wichtigen Abnehmerländern schlug im ganzen gesehen nur begrenzt durch, weil ihr auch Auftriebskräfte in anderen Ländern gegenüberstanden. Dadurch wurden die Tankmärkte im Vergleich zu den Märkten der Trockenladungsfahrt deutlich begünstigt. Die Rohölförderung erreichte in den meisten Ländern die Grenze der Kapazität. Daran hatten die OPEC-Länder einen mit rund zwei Fünfteln annähernd konstanten Anteil (Petroleum Economist 1996b). Überdurchschnittlich stark wurde die Förderung in Lateinamerika, besonders in Venezuela, ausgeweitet. Viele Ölförderländer, darunter auch solche im Mittleren Osten, haben jedoch damit begonnen, vorrangig ihre Kapazitäten für die Flüssiggasproduktion und -ausfuhr zu vergrößern.

Die Ölnachfrage nahm weltweit mit 2,5 vH etwa im gleichen Tempo wie 1995 zu. Die Rohöleinfuhren der OECD lagen im Zeitraum Januar–November 1996 bei 1,18 Mrd. t (+3,4 vH); dazu kamen Produktenimporte von 275 Mill. t (+2,7 vH). Größter Einzelimporteur sind nach wie vor die Vereinigten Staaten. Ihre Einfuhr lag 1996 (Januar–November) bei 445 Mill. t; darunter waren 355 Mill. t Rohöl sowie 90 Mill. t Ölprodukte, 3,2 bzw. 18,3 vH mehr als ein Jahr zuvor (Petroleum Supply Monthly (Dezember) 1996: 3). Nordamerika und Westeuropa waren wiederum die Hauptabnehmer der Rohölproduzenten am Nord- und Mittelatlantik und am Mittelmeer. In den westeuropäischen Ländern setzte sich jedoch — auch unter dem Einfluß der konjunkturellen Schwäche — der langfristige Rückgang der Verbrauchszahlen fort. Bereits seit längerer Zeit haben dagegen die asiatischen Wachstumsregionen immer mehr an Bedeutung für den Umfang und die Richtungen der interregionalen Öltransporte gewonnen. Die steigende Nachfrage der Raffinerien in Ost- und Südostasien begünstigt nach dem Mittleren Osten und Indonesien nunmehr auch Westafri-

ka, so daß dort die Produktion erheblich gesteigert werden konnte (Petroleum Economist 1996a). Für die Tankschiffahrt ergibt sich außer der erhöhten Ladungsmenge der Vorteil, daß die Transportentfernungen sehr lang sind.⁴¹

Die positiven Grundtendenzen wurden 1996 durch zusätzliche Faktoren verstärkt: Die Ölvorräte in den Verbrauchsländern waren als Folge der Flaute überdurchschnittlich abgebaut worden und auf einen niedrigen Stand gesunken. Im Laufe des Jahres wurde mit der Wiederaufstockung begonnen, so daß der Tankerbedarf zusätzlich erhöht wurde. Die übliche saisonale Nachfrage wurde durch den kalten und langen Winter 1995/96 angefacht. Seit dem Sommer haben angesichts der geringen Förderreserven vermutlich auch Befürchtungen der Ölnachfrager, daß es zu einem (verstärkten) Preisauftrieb auf den Ölmärkten kommen werde, zur Vorwegnahme von Ölimporten geführt.

Die freien Ölförderkapazitäten sind in den letzten Jahren fast überall stark geschrumpft; der Ölverbrauch ist gestiegen, neue Felder wurden jedoch kaum erschlossen. Daraus ergibt sich eine Grundlage vor allem für kurzfristige Preisausschläge. Im Sommer 1996 setzte eine solche Aufwärtsbewegung ein, in deren Verlauf z.B. der Preis für Nordsee-Öl von ca. 18 \$/b (Juni) auf über 24 \$/b (Jahresende) anzog. Sie stand vermutlich in engem Zusammenhang mit der annähernd gleichzeitigen vermehrten Aufnahme von Tanktonnage durch die Charterer und ließ somit auch die Tankfrachten steigen.

Im Herbst gestatteten die Vereinten Nationen dem Irak eine begrenzte Wiederaufnahme der Rohölexporte; im Dezember des Jahres gab es erste Charterabschlüsse, die allerdings die Gesamtnachfrage nach Tankern wohl kaum vergrößerten (Umlenkungseffekt, allenfalls zeitlich begrenzter Lageranstieg). Ein anderer wichtiger Anstoß, der aus dem wirtschaftspolitischen Umfeld der Mineralölwirtschaft kam, war die Öffnung des japanischen Ölproduktenmarktes für ausländische Anbieter mit Wirkung vom 1. April 1996. Dieser Markt hat gegenwärtig eine Größe von rund 300 Mill. t/Jahr (Quinlan 1996: 9).

2. Chartersfähigkeit erreicht Rekordhöhe

Auf den Märkten der Tankschifffahrt war schon in den vergangenen Jahren fortlaufend mehr Tonnage gebucht worden. Dieser Trend prägte die Tankbefrachtung auch im Jahre 1996. Das gesamte Abschlußvolumen für *Einzelreisen* erreichte eine Rekordhöhe von mehr als 1,2 Mrd. DWCT (Tabelle 15 und Schaubild 6). Das entspricht einem Anteil von etwa zwei Dritteln am Transport von Rohöl und Ölprodukten; diese Quote hat sich in den vergangenen Jahren ebenfalls wieder erhöht.

Auf Reisecharterabschlüsse für die Verschiffungen von *Rohöl* entfielen 1996 nahezu 1,1 Mrd. DWCT (+10,1 vH). Außerdem wurden Tanker für — meistens zwei — konsequente Reisen mit einem Umfang von etwa 15 Mill. DWCT (Reisecharteräquivalent) aufgenommen. Damit hielt die nunmehr bereits langjährig zu beobachtende Tendenz zur kurzfristigen Disposition der Tanktonnage anstelle des früher vorherrschenden langfristigen Einsatzes der Schiffe weiter an. Sie ist eines der auffälligsten Merkmale der Entwicklung dieses Frachtemarktes in den vergangenen rund 25 Jahren und steht in scharfem Gegensatz zu den um 1970 gegebenen Strukturen.

In der *Produktentankfahrt* wurde ebenfalls über ein Zehntel mehr Ladung auf Reisebasis verschifft. Mit etwa 130 Mill. DWCT wurde auch hier ein Höchststand erreicht. Dieser Teilmarkt des Mineralöltransports hat sich besonders stark ausgedehnt. Er widerstand dem krisenhaften Einbruch auf den Seeverkehrsmärkten, der — ausgelöst nicht zuletzt durch den zweiten sogenannten Ölpreisschock im Herbst 1979 — in der ersten Hälfte der achtziger Jahre vor allem die Rohölfahrt mit einem mengenmäßigen Rückgang von über zwei Fünfteln betraf.

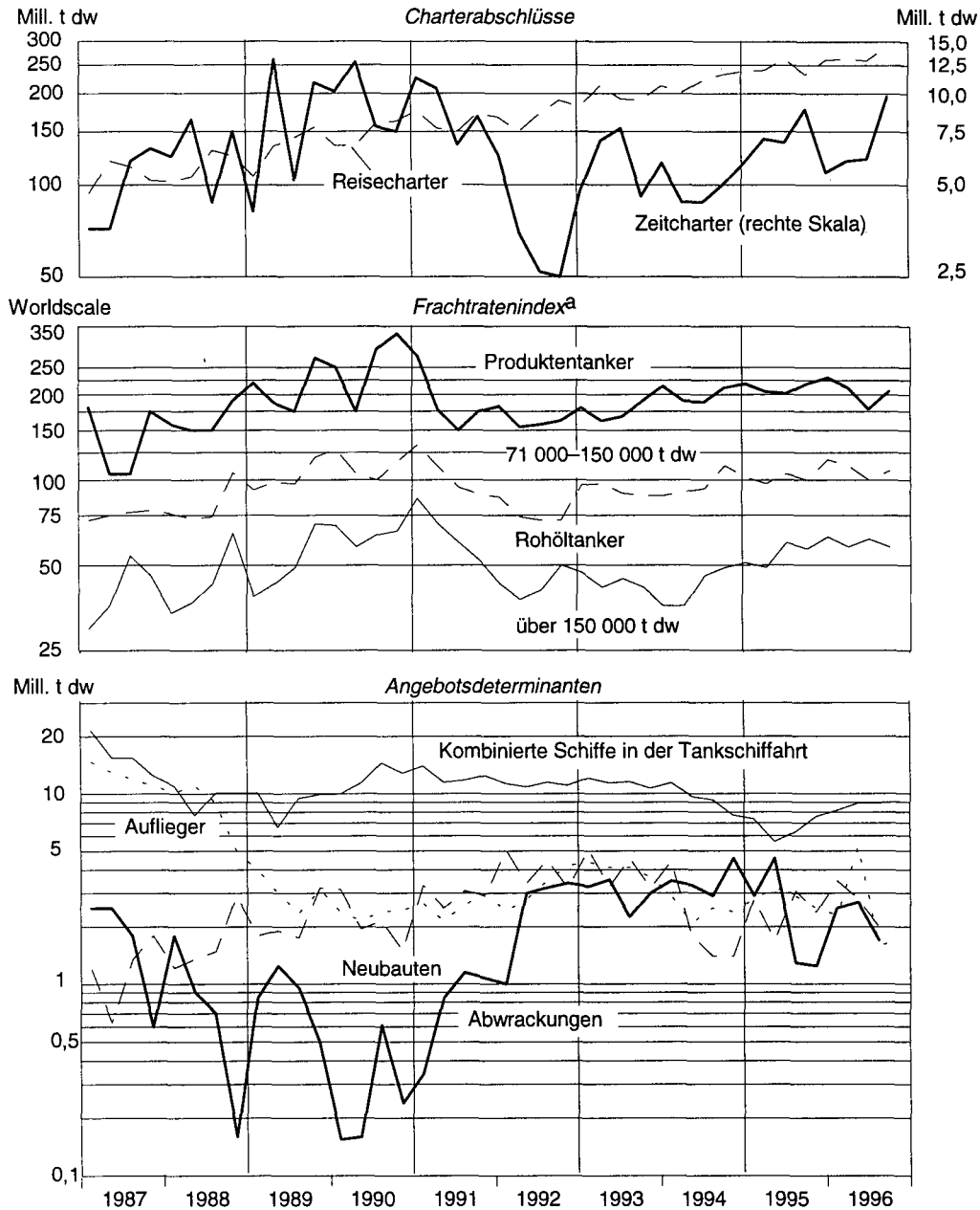
Die *Zeitbefrachtungen* von Tankern blieben im ganzen gesehen auf dem vergleichsweise niedrigen Niveau, das sich infolge der langfristigen Strukturwandlungen des Ölgeschäfts ergeben hat. Bleibt die unterschiedliche Dauer der Tonnagebindung unberücksichtigt, machten sie lediglich 2 vH des Gesamtchartervolumens aus. Im Jahre 1996 wurden Abschlüsse über 27,5 Mill. t dw bekannt (–4 vH). Stark zurückgegangen ist die Aufnahme von Tankern in *Zeitcharter* für kurz- und langfristige *Lagerung von Rohöl*, die von einem bereits relativ geringen Stand im Vorjahr um weitere 45 vH auf noch 1,7 Mill. t dw schrumpfte. Kombinierte Schiffe waren unter der zeitbefrachteten Tonnage fast nicht mehr vertreten.

Tabelle 15 – Reisecharterabschlüsse in der Tankfahrt nach Verladegebieten 1994–1996 (Mill. DWCT)

	1994				1995				1996			
	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.	1.Qu.	2.Qu.	3.Qu.	4.Qu.
	<i>Rohöl</i>											
Verladegebiete insgesamt	213,3	202,8	220,9	232,0	237,5	240,1	262,2	232,2	260,2	262,1	259,3	288,5
Arabischer Golf/Rotes Meer	82,5	78,5	83,5	88,0	84,3	86,5	97,8	80,2	87,5	89,3	87,8	104,5
Karibische See	19,2	16,5	19,2	20,8	21,1	21,7	21,1	18,4	19,4	19,0	19,7	23,0
Mittelmeer	24,4	28,3	30,8	30,7	33,2	36,4	36,5	32,8	38,0	40,3	41,3	40,2
Westafrika	33,6	28,0	30,5	34,7	35,7	35,1	36,9	36,1	42,8	41,4	37,7	45,5
Nordwesteuropa	31,4	31,2	33,4	35,0	37,3	35,7	41,2	37,5	43,1	40,4	41,4	41,0
Mexiko (Ostküste)	7,6	7,8	7,1	6,1	5,3	7,0	8,0	6,6	7,9	8,7	8,3	10,6
Indonesien	9,1	8,0	8,9	10,6	12,6	11,4	13,3	13,2	13,8	13,5	13,6	13,0
	<i>Ölprodukte</i>											
Verladegebiete insgesamt	23,3	27,6	27,8	26,1	6,3	27,9	31,5	32,0	31,8	30,9	32,9	34,5
Arabischer Golf/Rotes Meer	4,6	5,9	7,1	5,9	6,1	7,0	7,5	7,8	5,3	7,6	7,9	7,7
Karibische See	3,2	3,2	2,5	3,0	3,2	3,2	3,2	3,4	3,5	3,3	4,1	4,8
Mittelmeer	4,3	4,9	5,3	4,5	5,5	6,0	5,0	5,8	7,0	5,3	5,3	5,7
Nordwesteuropa	3,2	3,5	2,7	2,8	3,0	3,9	2,9	3,5	4,8	4,2	4,0	4,3
Singapur	2,6	3,3	3,9	2,4	2,5	2,4	3,6	3,2	3,1	3,3	2,9	2,8

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Tanker Market: Summary of Dirty Spot Chartering Activity sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Chartering Activity.

Schaubild 6 – Indikatoren zur Entwicklung der Tankfahrt 1987–1996



^aNach „Lloyd's Ship Manager/Shipping News International“; Monatsdurchschnitte in laufenden Worldscale-Punkten.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Combined Carriers sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Chartering Activity und Tanker Market: Summary of Dirty Spot Chartering Activity; ISL (lfd. Jgg.); Jacobs (lfd. Jgg.); Lloyd's Register of Shipping (lfd. Jgg.) Merchant Shipbuilding Return; Lloyd's Ship Manager (lfd. Jgg.).

Die Veränderungen auf den Tankfrachtenmärkten sind dauerhafter, als es zunächst vielfach erwartet worden war. Beispielsweise wurden im Jahre 1973 erst etwa 12 vH aller Rohöltransporte auf Reisecharterbasis abgewickelt. Demgegenüber war das Volumen der Konseku-

tivreisen — bei durchschnittlich bedeutend mehr Einzelreisen je Abschluß — sehr viel größer; vor allem herrschten aber langfristige Befrachtungsformen und Tonnage im Eigentum der Mineralölkonzerne („the seven majors“) vor.⁴²

In den letzten Jahren mögen auch die zunehmenden Anteile der älteren Tanker an der Gesamtflotte zu diesem nachhaltigen Wandel beigetragen haben. Diese Schiffe bieten zwar weniger Anreiz für eine langfristige Charterung, haben aber infolge ihrer niedrigen Kapitalkosten eine erhebliche Anpassungsfähigkeit bei Nachfrageschwankungen und können zu niedrigen Raten befrachtet werden. Außerdem dürften die Reeder mittelfristig bei eher geringem Tonnawachstum oder sogar einer neuen Schrumpfung eine merkliche Erholung der Tankfrachtraten erwarten, die ihnen beträchtliche Gewinne sichern könnte.

Was die Geographie der Tankfahrt betrifft, so hatte das Verladegebiet „Arabischer Golf“ einen bedeutenden Anteil an der Zunahme des Reisechartervolumens. Die verstärkte Nachfrage nach „Golf-Öl“ ging mit einer wiederholt sehr umfangreichen Buchung von Großtankern einher, wohl überwiegend für fernöstliche Rechnung. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte befanden sich darunter zahlreiche ULCC von mehr als 400 000 t dw bis hin zu den größten in Fahrt befindlichen Schiffen.⁴³ Bei der Wahl der Großtonnage durch die Verloader dürften die altersbedingten (Kosten-)Vorteile solcher Schiffe eine nicht unerhebliche Rolle spielen.

Die Anteile der anderen Förder- und -verladeregionen am gesamten Reisechartervolumen für Rohölladung wiesen bei einer Veränderung der jeweils befrachteten Tonnage zwischen 32 und –2,5 vH gegenüber 1995 deutlich mehr Bewegung auf als in den Vorjahren. Anteilszuwächsen (vor allem in Westafrika und der Mittelmeerregion) standen dabei auch Anteilsverluste gegenüber (z.B. Karibik etwa ein Zehntel). Nach wie vor haben Westafrika, die Nordseefelder, das Mittelmeer und die karibischen Länder die größte Bedeutung (Tabelle 16). Daneben nimmt auch der Anteil kleinerer, statistisch nicht im einzelnen spezifizierter Förderländer fortlaufend zu. Auf Nordwesteuropa und Westafrika entfielen 1996 jeweils fast 16 vH aller Reisecharterabschlüsse. Auf diesen Märkten dominieren zwar Suezmax- und Aframax-Tanker, doch wurden 1996 vielfach auch VLCC vorwiegend für transatlantische Reisen gechartert. Der westafrikanische Markt ist für die

letzteren zunehmend wichtiger geworden. Dies ging mit dem Rückgang der Reisecharters vom Arabischer Golf nach westlichen Löschhäfen (Europa, Nordamerika) einher und war vermutlich kausal mit ihm verknüpft.⁴⁴

Tabelle 16 – Verteilung der Reisecharterabschlüsse auf die Verladegebiete der Tankfahrt 1995 und 1996

	Ladung		Anteile ^a	
	Menge 1996	Ände- rung ^b	1996	1995
	DWCT	vH		
	<i>Rohöl</i>			
Indonesien	53,9	6,7	5,0	5,2
Mittelmeer	159,8	15,0	14,9	14,2
Nordwesteuropa	165,9	9,4	15,5	15,5
Westafrika	167,4	16,4	15,6	14,6
Karibik	81,1	-2,6	7,6	8,5
Arabischer Golf	369,4	5,9	34,5	36,2
Ostküste Mexiko	35,5	32,0	3,3	2,8
Andere Gebiete	37,1	32,0	3,5	3,0
	<i>Ölprodukte</i>			
Mittelmeer	23,5	4,0	18,1	19,1
Arabischer Golf	28,5	0,0	21,9	24,5
Nordwesteuropa	17,3	30,1	13,3	11,3
Andere Gebiete	33,0	28,9	25,4	24,0
Karibik	15,7	20,8	12,1	11,2
Singapur	12,1	3,4	9,3	10,1

^aAnteile am gesamten Reisechartervolumen. — ^bGegenüber 1995.

^aAnteile am gesamten Reisechartervolumen. — ^bGegenüber 1995.

Quelle: Berechnet aus Drewry (lfd. Jgg.) Tanker Market: Summary of Dirty Spot Chartering Activity sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Chartering Activity.

In der Produktentankfahrt — dort lagen die Zuwachsraten der Abschlüsse in den einzelnen Gebieten zwischen 0 und 30 vH — verstärkte sich wiederum die geographische Streuung der Raffinerien. Der Anteil der in dieser Fahrt ebenfalls zahlreichen unspezifizierten Ladegebiete an den Reisecharterabschlüssen, der bereits fortgesetzt gestiegen war, vergrößerte sich auch 1996 und macht nun bereits ein Viertel aus. Am stärksten nahmen allerdings die Buchungen auf dem nordwesteuropäischen Markt zu. Der Arabische Golf, Singapur und auch das Mittelmeer fielen trotz ebenfalls steigender Abschlüsse deutlich zurück (zwischen –5 und –9 vH).

3. Nochmals höheres Ratenniveau — auch für Großtanker

Die weiter expandierende Nachfrage nach Mineralöl und die erneut kräftige Zunahme der Tonnageaufnahme gaben den Ausschlag dafür, daß die Frachtenmärkte der Tankfahrt ein für die Reedereien erheblich günstigeres Bild boten als die Trockenladungsfahrt. Allerdings galt das nur mit Einschränkungen: Die Raten entwickelten sich sehr differenziert, z.B. nach Schiffsgrößen, und schwankten im Zeitablauf mehr oder minder ausgeprägt. Damit entsprachen sie tendenziell ziemlich weitgehend dem Vorjahresverlauf. Charakteristisch war die wiederum unübliche Saisonbewegung mit einer besonders festen Phase im Frühsommer. Sie hat sich inzwischen bereits mehrfach wiederholt; dabei steht der Einfluß der fernöstlichen Nachfrager wohl ebenfalls im Vordergrund.

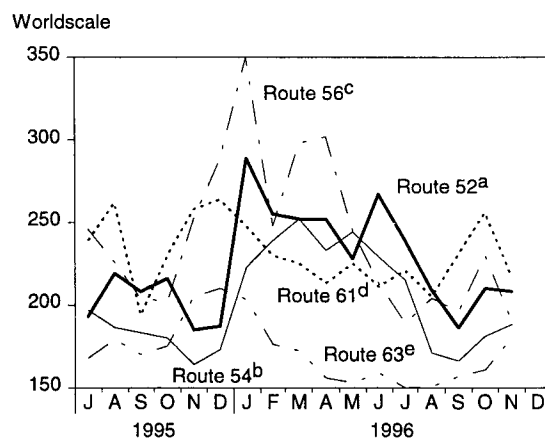
Die Tankfrachtraten lagen 1996 — gemessen in den jeweils geltenden Worldscale-(WS)-Werten⁴⁵ — fast durchweg über dem Vorjahresniveau (Schaubild 6). Sie haben sich damit bereits über mehrere Jahre tendenziell gefestigt. Beim Rohöltransport schnitten die kleinen Rohöltanker und die Großtanker mit einem im Jahresdurchschnitt um 13 bzw. 11 vH höheren Ratenniveau am besten ab. Demgegenüber tendierten die Raten für die Klassen der Panamax-, Aframax- und Suezmax-Tanker meistens weniger fest; das Vorjahresniveau wurde im Durchschnitt nur um etwa 6–9 vH überschritten.⁴⁶ In diesem Größensegment schwächte sich der Ratenanstieg mit fallender Schiffsgröße im ganzen gesehen ab. Davon machten nur die Rohöltanker der „handy size“ eine Ausnahme.

Im Jahresverlauf fiel besonders der rasche und kräftige Anstieg der für Großtanker gezahlten Frachtsätze im Frühsommer auf. Eine ähnliche Aufwärtsbewegung verursachten sehr umfangreiche Buchungen im Spätherbst; dieser Nachfragewelle dürften Wintervorbereitungen der Verbraucher — u.a. Auffüllung der Lager — zugrunde gelegen haben. Die Spitzenwerte lagen z.B. für VLCC in der Relation Arabischer Golf–Ferner Osten im Juni und Juli bei WS 80; im Herbst blieben sie allerdings deutlich darunter (Oktober nur WS 63). Ähnlich hohe Ra-

ten erzielten VLCC zeitweilig für Einzelreisen von westafrikanischen Ladehäfen nach den Vereinigten Staaten und Westeuropa.

Die Reeder der *Produktentankerflotte* sahen sich dagegen trotz des ebenfalls kräftig gestiegenen Abschlußvolumens und einer starken Nachfrage in der Wintersaison 1995/96 einer — allerdings auf relativ hohem Stand — eher schwächeren Marktlage gegenüber, so daß das Ratenniveau mit durchschnittlich WS 204 insgesamt um etwa 2,5 vH niedriger war als 1995. Dabei standen sich wiederholt stark divergierende — auch teils steigende, teils fallende — Sätze für die einzelnen Schiffsgrößen und/oder Relationen gegenüber (Schaubild 7).⁴⁷ So erzielten in den ersten Monaten 1996 30 000-Tonner im Verkehr Karibische See–US-Ostküste vereinzelt Höchststraten um WS 350.

Schaubild 7 – Reisecharterraten in der Produktentankfahrt 1995 und 1996



^aIntra-Mittelmeer, 17 000–25 000 t. — ^bMittelmeer–Nordwesteuropa, 25 000–35 000 t. — ^cKaribik–US-Ostküste, 25 000–35 000 t. — ^dArabischer Golf–Ostwärts, 25 000–35 000 t. — ^eArabischer Golf–Ostwärts, 50 000–80 000 t.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Clean Spot Rates: Tabelle 9.

Die *Zeitcharterraten* für Tanker zogen 1996 der sich festigenden Marktlage entsprechend ebenfalls an. Während (für jeweils 12 Monate Laufzeit) VLCC im Jahresdurchschnitt etwa 21 000 \$/Tag erzielen konnten, bewegten sich die Sätze für Rohöltanker von etwa 130 000 t dw um 19 950 und von 30 000 t dw um 12 500 \$/Tag. Für ihre Rohöltanker konnten die Reeder — bedingt durch die starke Nachfrage auf

den Reisechartermärkten — im Frühsommer überdurchschnittlich hohe Zeitchartersätze erzielen, die Raten für Produktentanker folgten dem üblichen Saisonverlauf (Drewry (versch. Ausg.) Tanker Market: Tabelle 11).

Zur relativen Festigkeit der Tankraten während der Jahre 1995 und 1996 hat das nur geringe Wachstum der verfügbaren Tanktonnage nicht unerheblich beigetragen. Anders als z.B. auf den Massengut- oder den Containertrampmärkten wurde der Effekt der Nachfrageexpansion nicht durch eine entsprechende oder sogar noch raschere Ausweitung der Flotte kompensiert. Der Wechsel Kombierter Schiffe von der Trockenladungs- in die Tankfahrt hatte nur geringe Bedeutung, ebenso die Aktivierung aufliegender Tanker.

Die relativ stetigen Tankraten haben die Erträge der Tankreedereien günstig beeinflusst (Tabelle 17). Zugleich haben sie dazu geführt, daß die Zahl der abgewrackten Schiffe und deren Ladefähigkeit deutlich zurückgegangen sind. Vor allem gilt das für die VLCC. Im Jahre 1995 wurden in diesem Sektor 35 Schiffe abgewrackt und 31 zum Abwracken verkauft, 1996 dagegen lediglich 16 verschrottet und vier weitere zum Abbruch verkauft (Poole und Harris 1996).

Die Ratentendenzen auf den Tankfrachtmärkten lassen den Schluß zu, daß die Nachfrage allmählich in die vorhandenen (seit 1987 wieder gewachsenen) Kapazitäten hineinwächst. Der Überhang ist noch nicht beseitigt, der lange Zeit herrschende Angebotsdruck hat

sich aber gemindert. Allerdings ist nicht zu übersehen, daß die Deckungsbeiträge zum Kapitaldienst der Schiffe stark schwanken. Das ohnehin nur vorübergehend erreichte höhere Ratenniveau erlaubt es meistens nicht, Neubauten rentabel zu betreiben.⁴⁸ Eine volle Kostendeckung ist am ehesten für die älteren Schiffe gegeben, die oft zu sehr niedrigen (Schrott-) Preisen angekauft wurden und deren Werte erst seither erheblich gestiegen sind. Das ist einer der Gründe dafür, daß auch 1996 der „life extension“ für Großtanker die Aufmerksamkeit vieler Tankreeder galt, wobei 30 Jahre vielfach als Ziel betrachtet wird.⁴⁹

Tabelle 17 – Beiträge aus Chartererlösen für Tanker zu deren Kapitalkosten 1996 (\$/Tag)

	Schiffsgrößenklasse		
	VLCC ^a	Suezmax	Handy ^b
Januar	15 341	17 589	15 341
Februar	18 122	15 302	11 148
März	18 144	14 388	9 569
April	9 672	14 132	.
Mai	11 803	14 960	6 374
Juni	19 062	14 457	8 329
Juli	18 773	14 566	4 509
August	24 225	13 415	2 831
September	13 500	12 732	4 823
Oktober	12 921	11 691	3 501
November	12 958	13 812	3 205
Dezember	8 971	14 471	2 300

^aMotorschiff. — ^b30 000 t dw.

Quelle: Svensk Sjöfarts Tidning (1996b).

VI. Dynamische Linienschifffahrt

1. Weitere Expansion, aber anhaltender Druck auf die Raten

Das Ladungsaufkommen in der Linienschifffahrt stieg 1996 weiter an. Gleichzeitig wurde jedoch auch die Ladekapazität der eingesetzten Schiffe abermals stark ausgeweitet. Daher standen die Frachtraten in vielen Fahrtgebieten weiterhin unter Druck. Eine wesentliche Ursache

dafür war die Umrüstung der Reedereifloten auf erheblich größere (Container-)Schiffe.⁵⁰ Das trifft vor allem auf die „trunk routes“ zwischen den industriellen Kernregionen Europa, Asien und Nordamerika zu. Der Umstellungsprozeß wurde erleichtert: So werden immer mehr sehr große Containerschiffe für Rechnung von Finanzierungs(Anleger-)gesellschaften gebaut und sind als Chartertonnage verfügbar. Im Europa-Asien-Verkehr werden die meisten der

inzwischen mehr als 5 000 TEU (nominell) ladenden neuen Großschiffe eingesetzt. Der Wettbewerb, der sich daraus ergab, führte zunächst zur Bildung neuer strategischer Allianzen jeweils mehrerer großer Anbieter. Nunmehr wurden erste Schritte zu voller Fusion von Containerlinien vollzogen oder vorbereitet, von denen sich die Handelnden nachhaltige Wettbewerbsvorsprünge versprechen. Allerdings bilden sich weiterhin in vielen Fahrtgebieten Allianzen, häufig auch zwischen zahlreichen kleineren Linienreedereien. Dabei ist jedoch oft nicht erkennbar, ob es sich um mehr als die früher als Gemeinschaftsdienst bezeichnete Form der Zusammenarbeit handelt.

Vor diesem Hintergrund war das Bild in den einzelnen Linienfahrtgebieten — wie in den Vorjahren — differenziert. Im Containerverkehr wurde eine Zuwachsrate des Ladungsaufkommens von 6 vH erzielt. Die Frachtraten standen bei oft starkem Wettbewerb unter anhaltendem Angebotsdruck. Gemeinsam war in vielen Diensten die Erhebung von Bunkerzuschlägen zu den eigentlichen Raten, mit denen die steigenden Treibstoffkosten aufgefangen werden sollen. Die Festigung des Dollarkurses hatte dagegen zur Folge, daß Währungszuschläge ermäßigt wurden. Gemeinsam waren auch die anhaltenden Veränderungen traditioneller Strukturen, sowohl was die beteiligten Reedereien als auch was die Linienführungen, Hafenzahl und Hafenrotation betrifft. So haben zum Beispiel viele der in den siebziger Jahren in Entwicklungsländern gegründeten oder ausgebauten Staatsreedereien ihren Betrieb wieder einstellen müssen.

Im *Nordpazifik-Verkehr* zwischen Asien und den Vereinigten Staaten wurde erneut etwa ein Fünftel mehr Stellplätze („slots“) auf den Markt gebracht, nachdem im September 1995 die Kapazitätsbeschränkungen des „Transpacific Stabilisation Agreement“ (TSA) aufgehoben worden waren (Hanscom 1996). Die Nachfrage blieb jedoch in dieser Richtung bis etwa September 1996 um rund 8 vH unter dem Niveau der entsprechenden Vorjahresmonate. Die Frachtraten lagen sogar um 13 vH darunter. Die Exporte der asiatischen Länder, insbesondere Chinas, entwickelten sich nur mäßig, und der

Einzelhandel in den Vereinigten Staaten baute seine Läger nur langsam wieder auf. Die 15 Mitglieder des TSA waren daher bestrebt, die Kapazitätskontrolle wieder aufleben zu lassen, die sie aufgrund einer Untersuchung durch die Federal Maritime Commission beendet hatten (CI 1996d; ITZ 1996f). In Ost-West-Richtung trugen dagegen zunehmende amerikanische Exporte, vor allem von hochwertigen Gütern wie leichtverderblichen Lebensmitteln, zu einer festeren Markttendenz bei. Die Raten zogen im zweiten Vierteljahr deutlich an, waren allerdings Mitte 1996 noch um etwa 3 vH niedriger als auf dem Höhepunkt Ende 1995 (CI 1996c).

Im nach wie vor ladungsstärksten Fahrtgebiet, dem Verkehr zwischen *Europa und dem Fernen Osten bzw. Südostasien*, ist das Tonnageangebot ebenfalls durch Einsatz größerer Schiffe ausgeweitet worden (CI 1996b). Daher standen die Frachtraten trotz noch expansiver Nachfrageentwicklung (CI 1996a; Scott 1996b), die wie in den Vorjahren vornehmlich vom Handel mit den südostasiatischen Schwellenländern getragen wurde, zunächst weiter unter Druck. Im zweiten Vierteljahr stabilisierten sie sich besonders im ostwärts gerichteten Verkehr (CI 1996c). Die Kapazitätsregulierung des EATA wurde auch 1996 nicht angewendet (ITZ 1996e; *Lloyd's Shipping Economist* 1996b: 12). Wie im Transpazifik-Verkehr bemühen sich die Reedereien trotz administrativer Restriktionen, die VR China in ihre Dienste einzubeziehen, da hier mit einem langfristig wachsenden Ladungsaufkommen gerechnet wird.

Innerhalb der *Region Südostasien* nahm das Ladungsaufkommen weiter kräftig zu. Bei fortwährendem wirtschaftlichem Wachstum dieser Länder stieg ihr gegenseitiger Handelsaustausch weiter. Außerdem expandierten — im Verbund mit den „trunk lines“ von und nach Ost- und Südostasien — die Feederdienste in diesem Raum. In den ausgeweiteten Netzen werden immer größere Schiffe eingesetzt, die teilweise wesentlich mehr Container laden können als z.B. die Schiffe der Nord-Ostsee-Zubringerdienste. Die oft erheblich längeren Seestrecken sind eine notwendige Voraussetzung dafür.⁵¹ Daneben steigt auch die Zahl direkter Linienverbindungen zwischen diesen Ländern,

deren wirtschaftliche Verflechtung aufgrund verstärkten „outsourcings“ etwa der japanischen Industrie eine stabile Ladungsbasis bietet (ITZ 1996k).

In der *Nordatlantik-Fahrt* nahm die angebotene Kapazität ebenfalls zu. Auf der Nachfrageseite zeigten sich nach einer längeren, kräftigen Aufwärtsentwicklung im Verlauf des Jahres Schwächetendenzen, von denen insbesondere die westliche Richtung betroffen war. Das Ladungsaufkommen ist nur noch wenig gestiegen. In den Jahren 1994 und 1995 hatte es zwischen dem nördlichen Europa und den Vereinigten Staaten dagegen um 7 bzw. 6 vH zugenommen (Menon 1996: 39). Die leicht sinkenden Frachtraten waren im zweiten Vierteljahr 1996 um 3 vH niedriger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum, stiegen in der Gegenrichtung aber noch geringfügig an (+1 vH; CI 1996c).

Im *Südamerika-Verkehr* setzte eine Konsolidierung des Angebots ein, nachdem in den vorangegangenen Jahren als Folge des Abbaus der strikten staatlichen Regulierung und der Ladungsreservierung zahlreiche neue Anbieter vor allem in die *Ostküstenfahrt* eingetreten waren. Unter ihnen waren mehrere „global carriers“ (Maersk Line, Sea-Land).⁵² Nunmehr haben sich weitere Gruppierungen gebildet, an denen auch neue südamerikanische, z.B. chilenische, Reedereien beteiligt sind (ITZ 1996h). Dagegen sind die ehemaligen Staatsreedereien wie Lloyd Brasileiro und ELMA ausgeschieden. Die frühere Europa-SAOK-Konferenz machte seit 1995 einer neuen „Europe East Coast South America Conference“ (EECSAC) Platz. Das Ladungsaufkommen in diesem Linienfahrtgebiet war im Vorjahr nordgehend stark eingebrochen, expandierte aber im späteren Verlauf von 1996 wieder in beiden Richtungen; besonders im südgehenden Dienst waren die Kapazitäten weitgehend ausgelastet, so daß die Frachtraten angehoben wurden (Phillips 1996). Ähnlich war die Lage in der Nordamerika-Europa-SAOK-Fahrt.

Der Verkehr zwischen Europa und der *Westküste Südamerikas* zeigte dagegen Schwächetendenzen. In der Südrichtung ging das Ladungsaufkommen wieder zurück; nordwärts stieg es leicht. Besser entwickelten sich die Re-

lationen zwischen den südamerikanischen Ländern und dem Fernen Osten. Dabei ist nicht deutlich, ob es sich auch um Verlagerungen zwischen diesen Verkehrsgebieten handeln könnte.

Im karibischen Raum (Nordküste Südamerikas — „Spanish Main“ —, Zentralamerika, Antillen) war das Ladungsaufkommen im ganzen ebenfalls wenig dynamisch. Zuwächse wurden im Export nach Europa registriert. In Venezuela wird vom Abbau der Währungsrestriktionen ein Anstieg der Einfuhren erwartet. Der Seeverkehr Mexikos hat sich nach der Krise der Vorjahre ebenfalls wieder erholt. Der fortschreitende Ausbau von Containerfazilitäten vor allem in Panama könnte in Verbindung mit aufkommensstärkeren Linien zum „transhipment“ von Ladung nicht nur von und nach den amerikanischen Westküsten, sondern auch von und nach anderen karibischen Häfen führen.

Im Verkehr zwischen *Europa und Westafrika* war die Nachfrage im Nord-Süd-Verkehr, der mit etwa drei Fünfteln der Gesamtmenge (TEU) überwiegt, seit der Abwertung des CFA-Franc zu Anfang 1994 zunächst stark gesunken. Sie erholte sich 1996 vorübergehend, nahm seither aber erneut ab. Das nordgehende Transportaufkommen wurde durch die abwertungsbedingt zunehmenden Exporte der westafrikanischen Länder belebt. Auf Druck der Weltbank war seit 1994 in einigen dieser Länder, insbesondere der Elfenbeinküste, die ursprünglich strikt an der 40:40:20-Formel des UNCTAD-Kodex orientierte Politik der Ladungsreservierung liberalisiert worden. Der Zustrom neuer Tonnage ließ die Frachtraten auch hier in beiden Verkehrsrichtungen um etwa 30 vH sinken (Crichton 1996; Osler 1996). Die bereits im Gang befindliche Umorientierung der Handelsbeziehungen Westafrikas auf Ostasien hat sich noch beschleunigt, weil die wechsellkursbedingte Einfuhrverteuerung damit teilweise aufgefangen werden konnte.

Die Liniendienste mit dem *südlichen Afrika* haben sich seit der Änderung der politischen Bedingungen erholt, können bei nur geringer Expansion aber noch nicht als stabil angesehen werden. Zudem drangen 1996 Kühlschiffe in das Fahrtgebiet ein, das in nordgehender Rich-

tung weitgehend auf südafrikanischen Fruchtexporten in Kühlcontainern basiert. Der Verkehr mit Madagaskar, Réunion und Mauritius sowie mit *Ostafrika* zeigte sich 1996 für die Reedereien zufriedenstellend, wenn auch kaum expansiv.

Die Linienfahrt von *Europa nach Australien* verzeichnete ebenfalls spürbare Ladungszuwächse; dazu trug die relativ günstige konjunkturelle Entwicklung in Australien wesentlich bei. Im Angebot ergaben sich weitere Veränderungen; so mußte die ABC Container Line, einer der ersten Rund-um-die-Welt-Anbieter, den mit ConBulk-Schiffen betriebenen Dienst einstellen (Crisp 1996a)⁵³ Neuordnungen gab es ferner in der Relation *Südostasien–Australien* (ITZ 1996g), in der teilweise auch Feederladung von und nach Europa — mit Umladung vornehmlich in Singapur — befördert wird. Die Routen zwischen Australien und Südost- und Ostasien haben sich zu den verkehrsstärksten im australischen Ein- und Ausfuhrverkehr entwickelt, wobei der letztere weitaus überwiegt. Da neue Tonnage in Fahrt gebracht wurde und das Ladungsaufkommen langsamer zunahm, sind die Frachtraten 1996 wieder erheblich gefallen (Crisp 1996b: 45).

Der Seeverkehr mit Australien war seit langem besonders häufig durch Störungen der Abfertigung in den australischen Häfen beeinträchtigt, die vornehmlich durch die Arbeitsorganisation hervorgerufen wurden und eine Quelle hoher Kosten waren. Nach der Neuorganisation der neuseeländischen Seeverkehrswirtschaft im Rahmen der dortigen Wirtschaftsreform werden gegenwärtig auch in Australien Versuche unternommen, die Produktivität der Häfen nachhaltig zu steigern. Dies könnte sich auch zugunsten der traditionell oft von Überliefzeiten betroffenen Linienschiffahrt auswirken (Lloyd's Ship Manager 1996/1997).

Das wichtige Nord-Süd-Fahrtgebiet *Nordamerika–Australien/Ozeanien* wurde 1996 durch die Abnahme der nordgehend zu verschiffenden Kühlladung um etwa 6–7 vH beeinträchtigt. Sie wurde durch verringerte Fleischimporte der Vereinigten Staaten und Kanadas verursacht. Dazu kam der Wettbewerb der Vollkühlschiffe um diese Ladung. Im südge-

henden Verkehr erholte sich das Verkehrsaufkommen nach zögerndem Beginn im Verlauf des Jahres (+5–6 vH); das zeitweilig erheblich gesunkene durchschnittliche Ratenniveau festigte sich wieder. Zu den Anbietern in diesem Fahrgebiet gehört neuerdings wieder die russische Far Eastern Shipping Company (FESCO FANAL Service).

Der *Nordeuropa-Mittelmeer-Verkehr* stand bereits seit vielen Jahren unter starkem Konkurrenzdruck, der sowohl von den Reedereien ausging als auch von Landverkehrsträgern, die z.B. im Verkehr mit Griechenland und auch der Türkei zum Teil überwiegende Marktanteile auf sich gezogen haben. Gegenwärtig sind Veränderungen in Gang gekommen, die auf eine engere Verknüpfung mit „main container lines“ im Verkehr Nordeuropa bzw. Nordamerika–Asien hinauslaufen und die Entwicklung umfassender Feedernetze als ein wichtiges Element einschließen. Dabei verstärkt sich auch der Umlade-Containerverkehr über die „hubs“ im zentralen Mittelmeer, die Feederdienste zur Adria und in das Schwarze Meer unterhalten und sich auf die vielfach mit Großschiffen bedienten Dienste von und nach Asien stützen.⁵⁴

Allgemein ist zu beobachten, daß sich in der Linienschiffahrt zahlreiche neue Verkehrsströme entwickeln, an denen in verstärktem Umfang Entwicklungs- und Schwellenländer beteiligt sind. Das trifft vor allem auf beide Küsten Südamerikas sowie auf Ost- und Westafrika zu. Gleichzeitig ergeben sich Veränderungen, von denen die Routenführungen traditioneller oder bereits veränderter Linienverkehre betroffen sind. Hierzu gehören auch die Rund-um-die-Welt-Dienste, die sich vor allem in den achtziger Jahren entfalteten und zeitweilig großes Interesse fanden, aber bereits seit einigen Jahren der Zahl nach wieder stagnieren. Das Konzept schien große Zukunftschancen zu haben, hat sich aber wohl weniger erfolgreich gezeigt als erwartet, so daß es zu Umstrukturierungen in Mehr-Kontinent-Dienste (pendulum services), aber auch zur Aufgabe des Verkehrs kam.⁵⁵ Einige der verbliebenen Rund-um-die-Welt-Dienste werden gegenwärtig in kleineren Dimensionen und mit teilweise ungewöhnlichen

Linienführungen abseits der „trunk routes“ betrieben.

Die Bildung neuer organisatorischer Strukturen beschränkt sich nicht auf die „global players“. Es kommt auch in kleineren Fahrtgebieten, so etwa des Nord-Süd-Verkehrs, zu engerer Kooperation zwischen nur mittelgroßen oder auch kleineren Reedereien. Beispielsweise schlossen sich im Verkehr zwischen *Europa und Indien* die fünf wichtigsten Anbieter zu einem neuen Konsortium zusammen. Künftig werden bei einer gleichen Abfahrtsfrequenz größere Schiffe in diesem Dienst eingesetzt, um Rationalisierungserfolge zu erzielen. Ein Grund für diese Maßnahme dürfte das Eindringen der Europa-Fernost-Linien in das Fahrtgebiet sein, dem das Vorhandensein ungenutzter Kapazitäten bei den letzteren zugrunde liegt (*CI* 1997a). Ähnliche Allianzen werden in der Süd- sowie der Westafrika-Europa-Fahrt gebildet. Daran sind Safmarine/CMBT sowie Delmas beteiligt. Safmarine und Deutsche Afrika-Linien werden ihre Interessen im Europa-Südafrika-Konsortium (Saecs) durch ein gemeinsames Joint-venture wahrnehmen. Deutsch-französische Kooperation wird es im Verkehr zwischen Europa/Ostafrika und den Inseln des Indischen Ozeans geben (*CI* 1997b, 1997c). Eine Konzentration fand ferner zwischen der mexikanischen Reederei Transportación Marítima Mexicana und der (privaten) kolumbianischen Flota Mercante Grancolombiana (FMG) statt, wobei die erstere Anteile an der FMG erwarb (*ITZ* 1996i).

2. Linienkonferenzen zwischen Regulierung und Reedereikonzentration

Die wettbewerbspolitischen Eingriffe in den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union wurden fortgesetzt. Die amerikanische Federal Maritime Commission (FMC) hat mehrere Untersuchungen des Nordatlantik- und Nordpazifik-Verkehrs eingeleitet oder angekündigt, von denen das TSA und das Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) betroffen sind. Sie stehen offenbar in einem Zusammenhang damit, daß die FMC ohne solche verschärften

Aktivitäten ihre Existenz gefährdet sieht, weil die – bislang allerdings noch nicht in Kraft gesetzten – Reformpläne in den Vereinigten Staaten die Aufhebung der besonderen Regulierung der Linienschifffahrt vorsehen.⁵⁶ Dabei sollen der „Shipping Act of 1984“ verändert und die FMC als für diese Regulierung zuständige Behörde vom Department of Transportation abgelöst werden (Böhme 1996: 35; *ITZ* 1995b).

Die EU-Kommission setzte vor allem ihre Schritte gegen das TACA fort, die bereits 1994 begonnen worden waren (*ITZ* 1996d). In dieser Auseinandersetzung geht es um das Recht zur Festsetzung intermodaler Konferenzraten, also darum, ob die einheitliche Tarifbildung lediglich im Seeverkehr oder auch im landgestützten Teil der Haus-zu-Haus-Transportstrecken vom Kartellverbot ausgenommen sein soll oder nicht. Das TACA ging aus dem früheren, von der EU beanstandeten Trans-Atlantic Agreement (TAA) hervor. Es wurde zwar als Konferenzabkommen rekonstruiert, das grundsätzlich die Gruppenfreistellungsregelung gem. EG-Verordnung 4056/86 in Anspruch nehmen kann; die EU-Kommission (GD IV) hat jedoch im Herbst 1996 entschieden, daß es der Verhängung von Bußgeldern unterliege. Dies steht im Gegensatz zu einem Urteil des EuGH und wird möglicherweise zu weiteren gerichtlichen Schritten führen.⁵⁷

Nach wie vor kreisen die Absichten der Generaldirektion Wettbewerb (GD IV) nicht lediglich um die Behandlung der Inlandverkehre von Konferenzreedereien. Vielmehr ist erkennbar, daß das Konferenzsystem als Ganzes zur Diskussion gestellt wird. Ziel der Bemühungen sind daher letztlich die 1986 in Kraft getretenen Wettbewerbsregelungen für den Seeverkehr, die in den einschlägigen EG-Verordnungen 4055–4058/86 enthalten sind. Insbesondere die Ausnahme der Linienschifffahrt vom allgemeinen Kartellverbot, die in der Freistellungsverordnung 4056/86 als Gruppenfreistellung entsprechend Art. 85 und 86 EWG-Vertrag formuliert wurde, soll grundsätzlich in Frage gestellt werden.⁵⁸ Damit zeichnet sich in Europa immer mehr eine ähnliche Situation ab, wie sie in den Vereinigten Staaten bestand, bevor der „Ship-

ping Act of 1984“ sie durch eine Kompromißlösung erleichterte.

Die Schifffahrtstkonferenzen befinden sich zur Zeit auch aus wirtschaftlichen Gründen in einer ungewissen Position. Die anhaltenden und in jüngster Zeit durch die Bildung strategischer Allianzen wieder angefachten Konzentrations-tendenzen entziehen ihnen mehr oder minder weitgehend einen Teil ihrer Aufgaben. Zwar hat die Zahl der Konferenzmitglieder in wichtigen Fahrtgebieten wieder zugenommen. Es hat aber zugleich den Anschein, daß — gestützt auch durch die von staatlicher Seite verlangte „independent action“ der einzelnen Konferenz-

reedereien — die wirkliche Bedeutung gemeinsamer Konferenztarife zurückgeht. Möglicherweise treten an die Stelle der Konferenzen eher lose kooperierende, in höherem Maße oligopolistische Gebilde, zumal wenn die gegenwärtig beobachtete Konzentrationsbewegung zu mehr echten Fusionen nach dem Muster von P&O und Nedlloyd führt.⁵⁹ Sollte sich die Ansicht, daß bereits auf mittlere Sicht die Linienmärkte weltweit durch nicht mehr als zehn „global players“ beherrscht werden, als realistisch erweisen, könnte sich auch die Frage nach der wettbewerbsrechtlichen Behandlung dieses Sektors möglicherweise neu stellen.

VII. Containertrampschifffahrt im Umbruch

1. Schwächetendenzen bei starker Kapazitätsausweitung

In den letzten Jahren hatte die gemäßigte Ausweitung des Tonnagebestandes den teilweise erheblichen Tonnageüberhang auf den Märkten der Tank- oder der Kühlschifffahrt deutlich verringert. Im Gegensatz dazu ist das außerordentlich kräftige Kapazitätswachstum seit dem Jahre 1994 (Tabelle 18) die wichtigste Ursache dafür, daß sich auf den Märkten der Trampcontainerschiffe die mehrere Jahre anhaltende Phase relativ stabiler Charraten dem Ende zuzuneigen scheint. Im Durchschnitt der Charterabschlüsse lag das Rateniveau aller Schiffe um etwa 8–9 vH unter dem Vorjahresstand.

Flottenentwicklung und Nachfrage der Charterer entwickelten sich 1996 deutlich auseinander. Die Ladekapazität der Flotte wurde um mindestens ein Fünftel ausgeweitet. Diesem starken Zuwachs stand jedoch ein Abschwächung der Charrertätigkeit gegenüber. Die auf der gleichen Grundlage wie 1995 erfaßten Charterabschlüsse nahmen der Zahl der Schiffe nach um 19 vH (auf 803) und der aufgenommenen Kapazität nach um fast 5 vH (738 847 TEU) ab. Der Rückstand zum Vorjahr hat sich im Jahresverlauf 1996 vergrößert. Auch wenn nicht alle Abschlüsse bekannt werden und eine

beträchtliche Zahl der Schiffe, die schon vor 1996 in Dienst gestellt wurden, seither in Langzeitcharter fährt, deutet diese Entwicklung doch darauf hin, daß sich die Marktbedingungen verändern.

Tabelle 18 – Entwicklung der Welt-Containerschiffsflotte 1986–1996^a

	Zahl der Schiffe	Tragfähigkeit	Ladekapazität	
			Stand	Zuwachs
		t dw ^b	TEU ^b	vH ^c
1986	976	19,257	1,005	.
1987	1 027	21,105	1,143	13,7
1988	1 053	22,212	1,246	9,1
1989	1 113	23,735	1,344	7,8
1990	1 147	25,026	1,435	6,7
1991	1 189	26,992	1,557	8,6
1992	1 273	29,595	1,734	11,3
1993	1 339	31,578	1,875	8,2
1994	1 387	33,964	2,042	8,9
1995	1 590	38,851	2,355	15,3
1996	1 747	43,234	2,679	13,8

^aJeweils 1. Januar. — ^bIn Mill. — ^cBezogen auf TEU.

Quelle: Eigene Zusammenstellung.

Eine nähere Analyse der gemeldeten Charterabschlüsse zeigt, daß die Raten seit dem Frühjahr 1996 für einige Schiffsgrößen überdurchschnittlich stark gefallen sind; das läßt besonders der Vergleich von Abschlüssen dersel-

ben Schiffe im Abstand von etwa 6 bis 9 Monaten erkennen.⁶⁰ Jeweils im Durchschnitt aller Schiffe einer durch die TEU-Ladefähigkeit definierten Größenklasse und unter Einschluß aller Charterformen ohne Rücksicht auf deren Laufzeit hatten die Veränderungen des Ratenniveaus nur eine lockere Beziehung zur Schiffsgröße.⁶¹ Es blieb für die Größenklassen über 1 500 TEU sowie unter 400 TEU am meisten zurück; am widerstandsfähigsten waren die Entgeltsätze für die Größenklasse 700–1 499 TEU (Tabelle 19).

Tabelle 19 – Charrerratenindex für Containerschiffe 1994–1996 (1987=100)

	1994	1995	1996			
			1. Qu.	2. Qu.	3. Qu.	4. Qu.
Gruppe 1 ^a	145	161	159	153	145	149
Gruppe 2 ^b	156	165	163	168	158	156
Gruppe 3 ^c	146	157	157	158	150	146
Gruppe 4 ^d	147	163	167	151	154	138
Insgesamt	138	151	144	137	134	125

^aBis unter 400 TEU. — ^b400–699 TEU. — ^c700–1 499 TEU.
— ^d1 500 TEU und darüber.

Quelle: Berechnet aus Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.).

Allerdings gab es merkliche Unterschiede zwischen den Schiffen nicht nur nach ihrer Größe, sondern auch nach Ausstattung und Leistungsumfang. Da die Trampcontainerschiffe weitestgehend von der Nachfrage der Linienreedereien abhängig sind, die solche Schiffe in ihren eigenen Linienverkehren einsetzen wollen, kommt einer entsprechend hohen Geschwindigkeit eine immer größere Bedeutung zu. Für Schiffe von etwa 7 000 t dw bzw. rund 500–550 TEU Ladefähigkeit geht sie inzwischen über 17 kn hinaus. Ebenso wie eine zu geringe Geschwindigkeit wirkt sich das Fehlen eigenen Ladegeschirrs für den Containerumschlag nachteilig aus. Es ist insbesondere in der Zubringerfahrt in der Dritten Welt bzw. nach/von kleineren Häfen, die nicht mit landgestützten Umschlaggeräten ausgerüstet sind, eine wesentliche Wettbewerbsvoraussetzung. Langsame oder geschirrlose Schiffe mußten dementsprechend teils spürbare Ratenabschläge, teils aber auch Beschäftigungslücken hinnehmen. Verschiedentlich konnte auch für Container-

schiffsneubauten eine Charter, die unmittelbar nach der Ablieferung von der Bauwerft beginnen sollte, nicht gefunden werden.

Die fortlaufende Zunahme der Ladefähigkeit der Schiffe, die mit einer Stückkostendegression (\$/slot) einhergeht, mag den Ratendurchschnitt wohl herabgedrückt haben. Die aber auch kurzfristig nahezu kontinuierlich fallende Tendenz wird z.B. dadurch verdeutlicht, daß die Raten im November 1996 um etwa 15 vH unter dem Stand im ersten Quartal des Jahres lagen. Den Ausschlag für diesen Tendenzwandel, der erstmals seit dem starken Anstieg der Trampcontainerraten in den ausgehenden achtziger Jahren zu beobachten war, gibt die Angebotsentwicklung.

2. Der Containertrampmarkt — ein Sekundärmarkt

Bisher sind gerade in Deutschland die für die Finanzierung von Neubauten erforderlichen Mittel weitgehend auf dem Markt der Schiffsbeteiligungen beschafft worden.⁶² Dabei sind, wo es um Beschäftigungs- und Ertragsprognosen ging, allem Anschein nach einige Eigenarten des Trampcontainermarktes nur unzureichend oder gar nicht berücksichtigt worden. So wurde meistens unterstellt, daß auch eine sehr starke Steigerung der Kapazitäten problemlos zu stabilen Charrerraten vom Markt aufgenommen werden könne, weil die Nachfrage im bisherigen hohen Tempo weiter expandieren werde. Dies kann jedoch keineswegs als gesichert angesehen werden. Da noch immer Neubauten aller Größenklassen in Auftrag gegeben werden, besteht deshalb Anlaß, vor leichtfertigen Erwartungen bei der zugrunde gelegten Rentabilitätsrechnung zu warnen.

Ausschlaggebend dafür ist, daß es für Containerschiffe, zumal wenn diese mit festen Zellengerüsten ausgerüstet sind, im Vergleich zu anderen Teilmärkten der Trockenladungsfahrt nur wenig Möglichkeiten gibt, auf andere Märkte auszuweichen, wenn die Beschäftigung in der Containerfahrt nicht ausreicht. Das ist am ehesten noch für Küstenschiffe der Fall, die anstelle von Containern auch kleine Massengut-

oder Stückgutpartien übernehmen können. Im übrigen sind die Containerschiffe auf den speziellen Trampmarkt angewiesen, auf dem sie ausschließlich dafür angeboten werden, daß sie von Linienbetreibern (operators) in Charter genommen werden. Ihre Eigner stehen dort nicht den Verladern (wie z.B. auf den Bulkmärkten) als Partnern gegenüber, sondern nur anderen Reedereien, die allein mit den Verladern als Nachfragern nach Transportleistungen verhandeln. Sie sind deshalb weitgehend von den Entscheidungen der „operators“ abhängig.

Was deren Nachfrage nach Containertonnage für ihre eigenen Dienste betrifft, ist das Ladungsaufkommen dort zwar kräftig gestiegen. Der starke Nachfrageauftrieb im Jahre 1995 war aber wesentlich auch durch die Strukturveränderungen in der Linienfahrt bedingt, z.B. durch die Neuorganisation der Feederverkehre und das Auswechseln auch der Chartertonnage auf „main routes“. Sie steigerten die Nachfrage nach Trampcontainerschiffen nachhaltig. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied zu dem Teil der Nachfrage nach Containerschiffen, der auf dem Außenhandelswachstum beruht. Denn Veränderungen des Transportsystems „Containerfahrt“ können nicht als ein kontinuierlicher, permanent wirkender Prozeß angesehen werden. Vielmehr handelt es sich um schubartige, zeitlich begrenzte Sondereinflüsse, die unabhängig von der welthandelsbedingten Nachfrageexpansion wirken. Da sich auch ihre Inhalte verändern, kann nicht erwartet werden, daß sie einen im Zeitablauf stabilen Marktfaktor darstellen.⁶³

Soweit die vor allem 1995 stark expansive Nachfrageentwicklung im Containertransport solche organisatorisch-technischen Ursachen im Bereich der Linienschiffahrt hat, dürfte sie

sich auf längere Sicht wieder normalisieren (d.h. abschwächen). Der Trampmarkt kann deshalb nicht auf eine relativ stetige Weiterentwicklung setzen, die von der Expansion des Welthandels und der durch sie determinierten Nachfrage nach Transportleistungen der Linienschiffahrt bestimmt ist. Er muß sogar mit stärker werdenden und unvorhergesehenen (weil konjunkturunabhängigen) Bewegungen rechnen, die auch relativ abrupt sein können. Charnachfrage und Charraten können stärker als bisher zu Fluktuationen tendieren.⁶⁴

Der Containerschiffmarkt wird künftig schwieriger als in der Vergangenheit sein. So ist nicht nur die Möglichkeit, daß einzelne der neuen Großgruppen von Linienbetreibern scheitern, nicht auszuschließen; vor allem sind die Trampcontainerkapazitäten mit entsprechenden Beschäftigungserfordernissen fortlaufend ausgeweitet worden. Der zunächst relativ kleine, vor dem Wettbewerb von außen geschützte Teilmarkt nähert sich damit strukturell immer mehr den Bedingungen auf den normalen, vom internen Wettbewerb der Reedereien geprägten Charrmärkten der Trockenladungsfahrt an, zumal überdies auch die Schiffsgrößen sprunghaft gestiegen sind.

Grundsätzlich besteht somit zwischen den Märkten der Linienschiffahrt und dem Container-Trampmarkt eine nicht eindeutige Beziehung, bei der die Einflüsse der Nachfrage nach Transportleistungen, die von den Verladern ausgeht, verstärkt oder abgeschwächt werden können. Dafür sind zu einem großen Teil die strategischen Entscheidungen und besonders die Tonnagepolitik der Linienreedereien maßgebend. Die Annahme gleichmäßig wachsender Tonnageaufnahme durch die Linien ist somit als unrichtig anzusehen.

VIII. Das handels- und schiffahrtspolitische Umfeld

1. Privatisierung in den Häfen Südamerikas

Nach wie vor ziehen die Liberalisierungs- und Deregulierungspolitik in zahlreichen Ländern

sowie die dazugekommenen Privatisierungsmaßnahmen die Aufmerksamkeit auf sich. Der internationale Seeverkehr ist davon in erheblichem Maß erfaßt worden. Seit dem Beginn der neunziger Jahre standen die Länder Lateiname-

rikas im Vordergrund des Interesses. Schwerpunkt waren dort zunächst die Öffnung des Zugangs zu den bislang gesetzlich regulierten Seeverkehrsmärkten der Linienfahrt und die Entstaatlichung der Reedereien; diese ist noch nicht abgeschlossen.⁶⁵ Inzwischen wurde auch die Seehafenwirtschaft in die Liberalisierungspolitik einbezogen. Neben anderen organisatorischen Veränderungen ist eine Privatisierung der Häfen vorgesehen (*Fairplay* 1992; *Lloyd's Ship Manager* 1992). Nicht zuletzt infolge des Widerstands der Hafenarbeitergewerkschaften sind bislang jedoch nur begrenzte Erfolge erzielt worden.

Die Reform der Hafenorganisation in den lateinamerikanischen Ländern hat sich aber als zunehmend dringlich erwiesen. Die traditionell oft von den Gewerkschaften beherrschten Seehäfen litten seit langem unter mangelnder Produktivität. Dadurch wurden Erfolge der Deregulierungspolitik in den außenhandelsintensiven Bereichen der Binnenwirtschaft erheblich behindert. Namentlich in den brasilianischen Häfen führte die Steigerung des Außenhandels in den Vorjahren zu anhaltender Verstopfung⁶⁶ und entsprechenden Kostensteigerungen. Sie wurden wohl lediglich dadurch gemildert, daß die Frachtraten nach der Öffnung der Seeverkehrsmärkte infolge der Zunahme des Wettbewerbs unter den Linienreedereien stark gesunken sind. Der Hafen Santos wurde als weltweit unproduktivster Seehafen bezeichnet.⁶⁷ Dabei ist zu berücksichtigen, daß der gegenseitige Handel der Länder dieses Kontinents angesichts der nur schwach entwickelten Infrastruktur für den Landverkehr ebenfalls überdurchschnittlich stark vom Seeverkehr abhängig ist.⁶⁸

In Brasilien scheint die Regierung die gesetzlich bereits seit 1993 vorgesehene Privatisierung nunmehr vorantreiben zu wollen, nachdem die jährlichen Verluste des Landes infolge mangelnder Effizienz seiner Häfen auf umgerechnet fast 5 Mrd. US-Dollar geschätzt wurden (Ward 1996). Privaten Unternehmen wurde bereits eine Beteiligung am Betrieb einzelner Anlagen — auch für Dritte — zugestanden (*Fairplay* 1996p). Neben einer Verpachtung von Hafenteilen u.a. in Rio Grande und Porto Alegre wur-

den zunächst die Häfen Itajaí (jährlicher Umschlag 1,2 Mill. t), Cabedelo (1 Mill. t) und Porto Velho (0,8 Mill. t) zur Privatisierung ausgeschrieben. Auch in Santos und Rio de Janeiro sollen Anlagen in private Hand überführt werden. Insgesamt sollen 31 Häfen privatisiert werden (*ITZ* 1996; *Nachrichten für Außenhandel* 1996; Simer 1996).

Es wird erwartet, daß die bisherigen Kapazitätsengpässe mit diesen Maßnahmen mittelfristig beseitigt werden können. So nahmen Wettbewerb und Leistungsfähigkeit zum Beispiel in Argentinien zu, nachdem die in Buenos Aires verfügbaren Umschlagskapazitäten seit Februar 1995 durch einen neuen Terminal beträchtlich erweitert worden waren.⁶⁹ Die Privatisierung wurde dort bereits Anfang der neunziger Jahre eingeleitet. Als wesentliche Vorteile wurden eine ins Gewicht fallende Senkung der Umschlagskosten und der schiffsseitigen Hafenkosten sowie eine annähernde Halbierung der Schiffs Liegezeiten genannt.⁷⁰

In anderen Ländern wurden ähnliche Reformmaßnahmen eingeleitet. Vergleichbare Schritte, die sich insbesondere auf die Containerterminals beziehen, gibt es in Uruguay, Venezuela (La Guaira) und Ecuador (Guayaquil) (*Fairplay* 1996d, 1996n, 1996t). In Panama wurden 1996 Betriebsverträge mit einem privaten Unternehmen für die erweiterten Häfen Cristóbal und Balboa abgeschlossen.⁷¹ Auch in Afrika und Indien (Bhatikar 1995: 19) zeichnen sich Privatisierungsschritte ab. Im pazifischen Raum bemüht sich Australien, die Organisation der Häfen nach dem Beispiel Neuseelands — wo auch der Zugang zu den Küstengewässern für Drittflaggen geöffnet worden ist⁷² — umzugestalten. In Griechenland wurden hingegen Pläne zur Privatisierung der Häfen Piräus und Thessaloniki auf Druck der Gewerkschaften vorerst zurückgestellt (*Fairplay* 1996a). Auch in den anderen Ländern wird allerdings wohl abzuwarten bleiben, ob die vielfach machtpolitisch beeinflussten Hafenstrukturen durchgreifend verändert werden können.⁷³

2. Handelspolitischer Stillstand

Bei der Neugestaltung des früheren GATT zum GATS, das auch den Handel mit Dienstleistungen einschließt, war beabsichtigt, darin auch die Seeschifffahrt einzubeziehen. Diese Pläne sind bisher noch nicht vorangekommen. Die Frist, die einer 1993 eingesetzten Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung einer Lösung eingeräumt worden war, lief ergebnislos ab. Das Thema wurde Mitte 1996 erneut bis zur Fortsetzung der „Uruguay-Runde“ nach dem Jahr 2000 vertagt (DVZ 1996; Gontard 1996). Die Einbeziehung der Seeschifffahrt in das WTO-System stößt vor allem in den Vereinigten Staaten auf grundsätzliche Ablehnung, ist aber auch in anderen Ländern und der EU nicht unumstritten. Es wird befürchtet, daß sich angesichts des traditionell bereits hohen Liberalisierungsgrades im Seeverkehr Nachteile ergeben können, wenn es bei handelspolitischen Konzessionen zu Trade-offs kommt, bei denen etwa schon bestehende Agrarrestriktionen gegen neue Ladungsvorbehalte o.ä. im Seeverkehr kompensiert werden.⁷⁴

Am Widerstand der Vereinigten Staaten scheiterte vorerst auch das vorgesehene OECD-Abkommen zur Beseitigung der Subventionen für den Seeschiffbau, das zunächst am 1. Januar 1996, später im Herbst des Jahres in Kraft treten sollte.⁷⁵ Die Vereinigten Staaten waren zwar ursprünglich der Hauptinitiator dieser Absicht gewesen und hatten unter der Präsidentschaft Reagan überdies bereits Schritte zur Reform der eigenen Schifffahrtsgesetzgebung unternommen, die auf eine Deregulierung und Aufhebung der weitgehenden Protektion abzielen sollten. Die Regulierung der Linienschifffahrt wurde bekanntlich durch den „Shipping Act of 1984“ gelockert. Außerdem wurden aber unter anderem auch die Subventionen für den Seeschiffbau auf amerikanischen Werften („Construction-Cost Differential Subsidies“) faktisch außer Kraft gesetzt, indem Haushaltsmittel nicht mehr bereitgestellt wurden (Böhme 1996: 34–35 und dort angegebene Quellen). Diese Politik wurde in den vergangenen Jahren jedoch unter dem Druck der dortigen Schiffbauindustrie, die sich in einer Konversions-

phase vom Rüstungs- zum zivilen Geschäft befindet und auf den internationalen Märkten Fuß zu fassen versucht, wieder geändert, und die Neubaubsubventionen für die US-Handelsflotte wurden erneut aufgenommen.⁷⁶ Nunmehr wird befürchtet, daß Japan und Südkorea veranlaßt sein könnten, sich von einem solchen Abkommen zurückzuziehen. Ein ähnlicher Konflikt kennzeichnete bereits die amerikanische Haltung zu den 1987 verabschiedeten gemeinsamen Grundsätzen zur Seeverkehrspolitik der OECD, die im wesentlichen den Liberalisierungskodex der OECD von 1961 präzisierten und dem maritimen Protektionismus entgegentraten, dabei jedoch ebenfalls auf Vorbehalte der Vereinigten Staaten zugunsten ihrer eigenen Schifffahrt stießen (OECD 1986: 107 ff., insbesondere 113–118).

Die Europäische Kommission hat inzwischen beschlossen, auch künftig Werftstützungsmaßnahmen mit einer Obergrenze von (wie bisher) 9 vH des Baupreises zu genehmigen (ITZ 1996c; *Lloyd's List* 1996b). Zugleich hat Frankreich 1996 eine neue Finanzierungsmöglichkeit geschaffen, die dem bereits in verschiedenen Ländern angewandten „KG-System“ entspricht und den Investoren steuerliche Vergünstigungen für Anlagen in Seeschiffen bietet (JMM 1997). Die Vereinigten Staaten haben außerdem die traditionellen Schutzmaßnahmen zugunsten der eigenen Handelsflotte bestätigt, insbesondere die Kabotagevorbehalte des „Jones Act“⁷⁷ sowie spezifische Ladungsreservierungen im Auslandsverkehr der Vereinigten Staaten. Auch deren Abschaffung war in den vorangegangenen Jahren zumindest diskutiert worden.

3. Sicherheit auf See: ISM-Code vor der Bewährungsprobe

Ein wesentlicher Sektor der Schifffahrtspolitik ist die Verkehrssicherheitspolitik, die auf internationaler Ebene vornehmlich in den Händen der International Maritime Organisation (IMO) liegt, allerdings von den einzelnen Mitgliedsländern zu verwirklichen ist. Im Jahre 1996 sind erste Schritte gemacht worden, deren Ziel

die Umsetzung des 1993 verabschiedeten „International Safety Management-(ISM-)Code“ ist. Bereits seit dem 1. Juli 1996 müssen Fährschiffe im Verkehr innerhalb der EU den Anforderungen dieses Kodex genügen. Ab 1. Juli 1998 wird der ISM-Code Teil des SOLAS-Abkommens und für alle Fahrgastschiffe, Bulkcarrier, Tanker und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ab 500 BRZ verbindlich. Die restlichen Schiffe folgen zum 1. Juli 2002.⁷⁸ Die umfassende Revision des STCW-Abkommen aus dem Jahre 1978, das die Qualität der Schiffsbesatzungen heben und damit der Unfallursache „menschlicher Faktor“ entgegenwirken soll, wurde zum 1. Februar 1997 wirksam.

Zentrales Element des ISM-Code ist die Einführung verbindlicher „Safety Management Systems“ für Schiffe und Reedereien, d.h. deren Bord- und Landorganisation. Dafür ist ein Zertifizierungssystem nach dem Vorbild der ISO-Normen zu schaffen. Um die erforderlichen Zertifikate zu erhalten, müssen die Reedereien nachweisen, daß sie die verlangten Sicherheitssysteme auf jedem einzelnen Schiff ihrer Flotte sowie in ihrem Landbetrieb eingeführt und funktionsfähig gemacht haben. Damit der Kodex innerhalb der vorgesehenen Frist wirksam werden kann, kommt es daher vor allem auf die Mitarbeit der Reedereien an. Darin liegt zugleich ein Schwachpunkt des Gesamtkonzepts, dessen Einhaltung zudem ständig überprüft werden muß.⁷⁹

Im Verlauf von 1996 ist mehrfach Kritik an der nur zögernd vorankommenden Zertifizierung erhoben worden, vor allem am langsamen Fortgang der erforderlichen Schritte auf seiten der Reedereien (*Seatrade Week Newsfront* 1996c; Tinsley 1996). Offenbar mangelt es bei ihnen an einer sachgerechten Beurteilung der Notwendigkeit des Systems ebenso wie der zu erfüllenden Anforderungen. Deren Umfang wird daran sichtbar, daß am 1. Juli 1998 etwa 20 000 Schiffe zertifiziert sein müssen (zur Zeit sind erst 1 500 Zertifikate erteilt). Es erscheint daher fraglich, ob eine termingemäße Verwirklichung des ISM-Codes möglich sein wird.

Dazu kommt die Frage, in welcher Form eine effektive Kontrolle darüber, ob ein Schiff die geforderten Papiere mit sich führt, später

durchgeführt werden kann. Die bisherigen Erfahrungen mit ähnlichen Abkommen lassen befürchten, daß häufig die erforderlichen Besichtigungen des Schiffes auf seinen technischen Zustand hin nicht oder nur oberflächlich ausgeführt werden. Inzwischen mehren sich kritische Stimmen, die dies hervorheben. Ein Erfolg des Abkommens wird auch aus dieser Perspektive offenbar zunehmend skeptisch betrachtet.

Um die Einhaltung der Qualitätsanforderungen, zu der sich die Reedereien teilweise bereits im Vorfeld der IMO-Verhandlungen auf einer freiwilligen Basis selbst verpflichtet haben, zu verbessern, hat z.B. die International Ship Managers' Association verschärfte Kontrollen angekündigt. Die Vereinigung hatte bereits vor der Verabschiedung des ISM-Code durch die IMO ihren ISMA-Code für ein Qualitätssicherungssystem beschlossen. Die jetzige Ankündigung hat offenbar eine Reihe von Reedereien veranlaßt, ihre Mitgliedschaft aufzugeben (Hughes 1997).

Angesichts des schleppenden Fortgangs und der entstandenen Skepsis ist auch bereits gefordert worden, ein neues IMO-Abkommen zu beschließen, das unter anderem eine Zwangshaftpflichtversicherung für alle Seeschiffe enthalten soll.⁸⁰ Darüber hinaus geht ein Vorschlag, der von Böhme und Sichelschmidt (1995) unterbreitet wurde. Er sieht anstelle der vorliegenden, vorwiegend an administrative Vorschriften und Kontrollen geknüpften Maßnahmen, die verhältnismäßig leicht umgangen werden können, eine ökonomische Lösung vor, die unmittelbar an der Gewinnsituation der Reederei ansetzen und sich auf die Bemessung der durch ein Schiff dargestellten (Umwelt-)Risiken und deren versicherungsmäßige Abdeckung mit risikogerechter Prämiengestaltung stützen würde.

Was das *Unfallgeschehen in der Seeschifffahrt* selbst betrifft, ist die Zahl der Totalverluste — einschließlich derjenigen Schiffe, die bereits in den Vorjahren zu Schaden kamen, jedoch erst 1996 endgültig zum Totalverlust erklärt wurden (constructive total loss) — wieder angestiegen.⁸¹ Die betroffene Tonnage ist allerdings zurückgegangen. Gleichwohl haben die Ergebnisse der Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften teilweise Anlaß zu er-

heblichen Besorgnissen gegeben, die sich vor allem auf die Massengutschiffe beziehen.⁸² Auch die ständige Überprüfung durch die Behörden der „Port State Control“ namentlich in Europa sowie durch die US Coast Guard und die Behörden in Australien haben in erheblichem Umfang zu Auslaufverboten und ähnlichen Maßnahmen bis zur Behebung der Beanstandungen geführt.

Angesichts der bevorstehenden Einführung des ISM-Code werden die in den Jahren 1969 und 1971 auf freiwilliger privatwirtschaftlicher Basis abgeschlossenen Abkommen zur Abdek-

kung von Schäden bei Ölunfällen wie geplant mit Wirkung vom 20. Februar 1997 auslaufen. Die Aufgaben dieser als TOVALOP und CRISTAL bekannten Abkommen, die unter Beteiligung der Ölindustrie nach dem Unfall des Tankers „Torrey Canyon“ im Jahre 1967 abgeschlossen wurden, sind bereits in zunehmendem Maße von zwischenstaatlichen internationalen Konventionen (Civil Liability Convention und International Fund Convention, 1975 bzw. 1978) übernommen worden (vgl. u.a. Connaughton 1997).⁸³

IX. Das Jahr 1997: Nochmals differenzierte Aussichten

1. Anhaltende konjunkturelle Expansion

Grundlage der Entwicklung der Seefrachtmärkte im Jahre 1997 ist eine anhaltende konjunkturelle Expansion. In den westlichen Industrieländern nimmt das reale Bruttoinlandsprodukt voraussichtlich erneut um 2–2,5 vH zu (Gern et al. 1996: 373). Vergleichsweise kräftigere Impulse für die Weltwirtschaft werden wiederum von den Entwicklungs- und Schwellenländern ausgehen. So wird erwartet, daß sich die Zunahme des Sozialprodukts in Mexiko und dem übrigen Lateinamerika nochmals beschleunigt (auf 5 bzw. 4 vH), während in Südostasien und China von einer Beibehaltung der letztjährigen, im weltweiten Vergleich immer noch hohen Wachstumsraten ausgegangen wird (OECD 1996: 102, 128 ff.). Das Expansionstempo des Welthandels wird sich wieder steigern und mit 7 vH höher als 1996 ausfallen.

Von der Nachfrageseite können somit in vielen Sektoren expansive Anstöße erwartet werden (vgl. zur Marktentwicklung in den ersten drei Monaten des Jahres 1997 Tabelle 20). Die nähere Analyse der Frachtenmärkte zeigt aber, daß die Aussichten sowohl in der trockenen Bulkfahrt als auch in der Tankfahrt sehr wesentlich von den wenigen dominierenden Massengütern abhängen. Diese bestimmen damit

auch, in welchem Maße sich die positiven Tendenzen der Weltkonjunktur im Seeverkehr durchsetzen können. Darüber hinaus ist der Einfluß der Angebotsseite zu berücksichtigen. In den meisten Marktsektoren hängt die Entwicklung der Frachtraten in erster Linie von der Entwicklung der verfügbaren Transportkapazitäten ab, insbesondere davon, ob das teilweise rasche Wachstum der Flotten einzelner Schiffstypen und -größen trotz der bereits zutage getretenen Auswirkungen auf die Auslastung und die Höhe der erzielbaren Raten anhält.

2. Märkte vielfach unter Angebotsdruck

Flottenwachstum in der Trockenladungsfahrt

Der erwartete Zuwachs der Weltproduktion und des Welthandels wird grundsätzlich auch dem Seeverkehr mit trockenen Ladungen neue expansive Impulse geben. Das gilt jedoch zunächst vorwiegend für die konjunkturabhängige Vielfalt der jeweils in geringeren Mengen anfallenden Güter. Nach wie vor wird die Marktentwicklung entscheidend von den drei Ladungsarten Eisenerz, Steinkohle und Getreide bzw. agrarische Massenprodukte bestimmt werden. Die Nachfrage nach *Eisenerz* wird sich 1997 voraussichtlich — auch durch eine Wie-

Tabelle 20 – Daten zur Marktentwicklung im Frühjahr 1997

	Einheit	Januar	Februar	März
<i>Charterabschlüsse</i>				
Trockenfrachter ^a	Mill. DWCT	14 296	12 081	13 750
Trockenfrachter ^b	Mill. t dw	13 507	13 025	11 238
Trockenfrachter ^c	Mill. t dw	5 107	3 771	5 079
Rohöltanker ^a	Mill. DWCT	102,0	88,6	98,5
Produktentanker ^a	Mill. DWCT	10,4	9,7	10,5
Containerschiffe ^{c,d}	TEU	85 127	47 770	60 576
Größenklasse 1		4 764	5 538	5 117
Größenklasse 2		10 617	7 648	8 056
Größenklasse 3		37 000	18 900	25 997
Größenklasse 4		32 746	15 684	21 406
<i>Frachtratenindizes</i>				
Trockenladungsfahrt ^e	1985 = 100	200	209	215
Größenklasse 1		157	168	170
Größenklasse 2		178	239	184
Größenklasse 3		175	172	211
Größenklasse 4		231	227	239
Größenklasse 5		178	177	161
Trampcontainer-Index ^d	1987 = 100	120	116	122
Größenklasse 1		140	126	129
Größenklasse 2		148	138	132
Größenklasse 3		142	133	133
Größenklasse 4		128	108	149
Tankfrachten-Index ^f	Worldscale-punkte			
Größenklasse 1		256	238	212
Größenklasse 2		198	201	193
Größenklasse 3		164	156	199
Größenklasse 4		114	109	107
Größenklasse 5		59	58	61
Baltic Freight Index ^g	4.1.1985 = 100	1 506	1 460	1 481

^aReisecharter. — ^bTrip charter. — ^cZeitcharter. — ^dGrößenklasse 1: bis unter 400 TEU, 2: 400–699 TEU, 3: 700–1 499 TEU, 4: 1 500 TEU und darüber. — ^eGrößenklasse, 1: 12 000–19 999 t dw, 2: 20 000–34 999 t dw, 3: 35 000–49 999 t dw, 4: 50 000–84 999 t dw, 5: 85 000 t dw und darüber. — ^fGrößenklasse 1: „handy size“-Produktentanker unter 60 000 t dw, 2: „Handy size“-Rohöltanker bis 35 000 t dw, 3: Rohöl- und Produktentanker 35 000–70 000 t, 4: Rohöltanker 70 000–150 000 t dw, 5: Rohöltanker 150 000 t dw und darüber. — ^gJeweils zur Monatsmitte.

Quelle: Drewry (lfd. Jgg.) Dry Cargo Market: Reported Time Charter Activity und Summary of Chartering Activity sowie Tanker Market: Summary of Clean Spot Charter Activity und Summary of Dirty Spot Charter Activity sowie Yellow Pages; Lloyd's Ship Manager (lfd. Jgg.); Lloyd's Shipping Economist (lfd. Jgg.) Executive Summary; Mentz, Decker & Co. (1997); eigene Berechnungen.

deraufstockung der Lagervorräte bei den industriellen Verbrauchern — wieder vom Einbruch des Vorjahres erholen und um etwa 2–2,5 vH erhöhen.⁸⁴ Damit wird auch eine Zunahme der *Kokskohlentransporte* für die Hüttenindustrie einhergehen; eine weitere Zunahme wird auch für die Einfuhr von *Kesselkohle* für Energiezwecke erwartet. Die Hauptrolle wird dabei wiederum der Ferne Osten spielen.⁸⁵ Insgesamt wird mit einem mindestens gleich schnellen Anstieg wie 1996, möglicherweise aber auch

einer beschleunigten Zunahme (zwischen 3 und 5 vH) gerechnet.⁸⁶ Der *Getreidehandel* (Weizen und „coarse grains“) wird mit rund 177 Mill. t um 2,6 vH hinter dem Wirtschaftsjahr 1995/96 zurückbleiben. Dabei gibt es aber starke regionale Unterschiede; die Exporte Australiens und Argentiniens werden um etwa 12 bzw. sogar 50 vH höher sein, während die US-Ausfuhren um fast 13 vH zurückgehen. Auf der Einfuhrseite fallen die Importe der VR China und Rußlands stark ab. Japan wird etwa 3 vH mehr aufneh-

men. Dementsprechend werden sich die erforderlichen Transportleistungen (tsm) stärker verringern als die Mengen. Für den *Reishandel*, der vornehmlich für die Schifffahrt im südostasiatischen Raum Bedeutung hat, wird ebenfalls eine Abnahme um 3,5 vH auf 18 Mill. t prognostiziert. Die Exporte von *Ölsaaten* einschließlich Schroten können um etwa 2 vH zunehmen.⁸⁷

Das verfügbare *Tonnageangebot* (Massengutschiffe) wird sich 1997 insgesamt um etwa 3,6 vH auf 261 Mill. t dw vergrößern (Tabelle 21). Dabei werden sich die Bestände der „cape size“-Bulkcarrier — hier steigt die durchschnittliche Schiffsgröße weiter an — unterschiedlich verändern. Den Ausschlag geben die Schiffe mit mehr als 150 000 t dw, deren Tonnage mit 11 vH weiterhin am schnellsten zunehmen wird. Dagegen dürfte das Segment von 80 000–150 000 t dw stagnieren oder leicht schrumpfen. Die Flotte der Panamax-Bulkcarrier wird ebenfalls erneut ausgeweitet (+3,6 vH). Die Tonnage der „handy size“-Schiffe soll um knapp 2 vH wachsen. Im Sektor der sonstigen Trockenfrachter („general cargo“-Schiffe, vorwiegend von 10 000–20 000 t dw) ist bei sehr geringem Neubau und altersbedingt relativ hoher Abwrackrate mit einem weiteren Rückgang zu rechnen.⁸⁸ Der außergewöhnliche Zuwachs bei den Schiffen mit mehr als 300 000 t dw reflektiert hingegen die sehr geringe Zahl (Anfang 1997: 2 Bulkcarrier sowie außerdem 4 Kombinierte Schiffe) vorhandener Schiffe dieser Größe.

Tabelle 21 – Entwicklung der Bulktonnage 1997

Größenklasse	Flottenbestand ^a		Veränderung in 1997
	1997	1998	
	Mill. t dw		vH
10 000–50 000	113,6	115,7	1,8
50 000–80 000	61,9	64,1	3,6
80 000–150 000	34,3	34,0	–0,9
150 000–300 000	41,3	46,0	11,4
300 000 und mehr	0,9	1,3	44,4
<i>Insgesamt</i>	252,0	261,1	3,6

^aJeweils am Jahresbeginn; 1998 geschätzt.

^aJeweils am Jahresbeginn; 1998 geschätzt.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (1996).

Eine Vergrößerung des effektiven Angebots von Trockenladungstonnage durch Infahrtsetzen derzeit aufliegender Schiffe ist wenig wahrscheinlich; sie könnte überdies nur einen geringen Effekt (max. 0,7 Mill. t dw) haben. Der Anteil derjenigen Kombinierten Schiffe, die Trockenladung befördern, ist zwar 1996 auf einen vergleichsweise niedrigen Stand gesunken; die erwartete Entwicklung der Tankmärkte macht es aber wenig wahrscheinlich, daß solche Schiffe von dort in die Massengutfahrt zurückkehren und das Tonnageangebot erhöhen. Daher werden Neubau und Verschrottung von Trockenfrachtern das Angebot bestimmen.⁸⁹

Für die *Entwicklung der Frachtenmärkte* für Trockenladungstonnage lassen sich aus diesen Nachfrage- und Angebotsdaten folgende Schlüsse ziehen: Nach dem teilweise raschen Anstieg der Fracht- und Charraten von ihrem Tiefstand im Herbst 1996 dürften sie sich im ganzen gesehen kaum noch weiter festigen können, im Jahresdurchschnitt aber wohl über dem entsprechenden Stand von 1996 liegen.

Die erwartete Belegung der Erzfahrt kann die Raten auf den Märkten der (großen) „cape size“-Bulkcarrier zwar anziehen lassen. Der starke Zugang von Neubauten macht eine durchgreifende Festigung aber unwahrscheinlich, auch wenn zugleich mehr Steinkohle zu befördern sein wird. Für Schiffe der Panamax-Größe wird sich der Rückgang der Getreidefahrt ungünstig auswirken; dagegen dürfte der scharfe Anstieg der südamerikanischen Exporte die Nachfrage nach „handy size“-Schiffen vergrößern und die stabilisierenden Wirkungen des geringen Flottenwachstums verstärken. Angesichts der anhaltenden Zunahme der Panamax-Flotte ist aber weiterhin mit scharfer Konkurrenz zwischen den beiden Größensegmenten zu rechnen, auch wenn Panamax-Schiffe z.B. in La-Plata-Häfen nur Teilladung nehmen können. Die Nachfrage nach kleineren Bulkcarriern wird u.a. durch steigende Getreideaufuhren der EU verstärkt.

Der Markt für solche Bulkcarrier und für Mehrzweckschiffe unter 20 000 t dw dürfte außerdem durch das Schrumpfen der Flotte und die konjunkturellen Belegungstendenzen gestützt werden. Es muß aber damit gerechnet

werden, daß der Andrang neuer Containerschiffe in diesem Sektor zu einem verschärften Verdrängungswettbewerb führen wird. Der daraus resultierende Ratendruck kann Anreize für die Verlader schaffen, den Containerisierungsgrad auch in solchen Fahrtgebieten zu steigern, die bislang noch dem semi-konventionellen Schiff vorbehalten waren. Ladungsbeschaffenheit, Ladungswert, Hafenbedingungen usw. setzen aber nach wie vor Grenzen für derartige Verlagerungen, ebenso die häufig fehlende Ausgeglichenheit der Ladungsströme (Richtungsverkehre), die umfangreiche Leerbewegungen von Containern erfordern kann.

Da die pazifischen Länder als Nachfrager auf den Seefrachtenmärkten vorherrschen werden, dürfte das großräumige Ratengefälle zwischen dem pazifischen und dem atlantischen Bereich die ausgeprägte Höhe der Vorjahre beibehalten, da sehr wahrscheinlich wieder erheblich mehr Schiffsraum vom Atlantik nach pazifischen Löschhäfen (Fernost) beladen und dort frachtfrei wird als in umgekehrter Richtung.

Tankfahrt: Fortgesetzte Erholungstendenzen

Der *Verbrauch von Rohöl* wird im Jahre 1997 voraussichtlich um weitere 2,5 vH zunehmen (OECD-Länder +1,5 vH). Hinter der Zunahme werden in erster Linie wiederum die Länder Asiens und andere Schwellen- und Entwicklungsländer stehen (+4 vH). Damit wird sich der relativ günstige Trend des Jahres 1996 voraussichtlich fortsetzen. Dementsprechend wird auch die Nachfrage nach Rohöltankern — unter Berücksichtigung der üblichen Saisonbewegungen — stabil sein. Falls sich auch der Nachfrageanstieg im Frühsommer, der in den Vorjahren zu beobachten war, wiederholt, könnten wiederum vor allem die VLCC verstärkt benötigt werden. Eine fortschreitende Gewichtsverlagerung des Rohölempfangs nach Ost- und Südostasien wird allerdings mit einer Verminderung der Reisedistanzen verbunden sein. Die erforderliche Tonnenmeilenleistung wird deshalb — wie schon in den Vorjahren — weniger zunehmen als die Transportmengen. Überdies wird diese Tendenz dadurch verstärkt, daß die Vereinigten Staaten seit einigen Zeit wesentlich mehr Mineralöl aus Mexiko und Venezuela im-

portieren, so daß der Anteil dieser über relativ kurze Distanzen führenden Lieferungen hier bereits bei fast 50 vH liegt.

Das *Angebot an Tanktonnage* für den *Rohöltransport* wird mit hoher Wahrscheinlichkeit insgesamt stagnieren oder geringfügig abnehmen (Tabelle 22); es wird in der Größenklasse der VLCC vermutlich weiter schrumpfen. Da die unterstellte Höhe der Abwrackrate trotz des zunehmenden durchschnittlichen Alters dieser Schiffe möglicherweise wieder nicht erreicht werden wird, muß allerdings auch in diesem Segment eher mit einer Stagnation als mit einer Abnahme gerechnet werden.⁹⁰ Die überraschende Vergrößerung bei den ULCC (300 000 t dw und mehr) dürfte im Zusammenhang mit der Einführung des Doppelhüllentankers stehen, der einen Teil seines gesamten Deadweights faktisch nicht nutzen kann, weil die umfangreichen Doppelboden- und Seitentanks nicht für Ladung bestimmt sind. In den wichtigsten anderen Größenklassen fällt der Rückgang der Bestände von Panamax- und Aframax-Schiffen auf. Da die aufgelegte Tonnage gering ist, dürfte das verfügbare Angebot kaum durch wieder aktivierte Schiffe vergrößert werden. Bei anhaltendem Ratengefälle zwischen Trokenladungs- und Tankmärkten könnten jedoch mehr Kombinierte Schiffe in der Ölfahrt eingesetzt werden. Eine Veränderung um 10 Prozentpunkte würde einen Zugang von rund 2 Mill. t dw bedeuten.⁹¹

Tabelle 22 – Entwicklung der Tanktonnage 1997

Größenklasse	Flottenbestand ^a		Veränderung in 1997
	1997	1998	
	Mill. t dw		vH
10 000–50 000	35,7	36,1	1,1
50 000–80 000	18,4	17,9	–2,7
80 000–150 000	72,4	72,7	0,4
150 000–300 000	94,7	92,7	–2,1
300 000 und mehr	40,9	41,7	2,0
<i>Insgesamt</i>	262,1	261,1	–0,4

^aJeweils am Jahresbeginn; 1998 geschätzt.

Quelle: Berechnet aus Fearnleys (1996).

Aufgrund des im Prinzip günstigen Verhältnisses zwischen Angebot an und Nachfrage

nach Rohöltanktonnage dürften die Frachtmärkte 1997 für die Tankreeder vorteilhaft bleiben. Dementsprechend kann damit gerechnet werden, daß die Raten für Großtanker sich zumindest wieder auf dem durchschnittlichen Niveau des Jahres 1996 bewegen, eher aber darüber hinaus ansteigen werden.⁹² Einen dämpfenden Einfluß auf die Ratenbewegung kann allerdings der Anstieg des US-Dollars als der Kontraktwährung auch auf diesen Märkten haben; grundsätzlich in gleiche Richtung könnte sich auch auswirken, daß die Bunkerpreise wieder unter das Niveau gefallen sind, das den neuen WS-Raten zugrunde gelegt wurde. Außerdem haben die Versicherungsprämien infolge des Wettbewerbs der Anbieter ebenfalls sinkende Tendenz; die durch nationale oder internationale Vorschriften festgelegte Deckung für den Fall von Schäden kann also relativ günstig erlangt werden.

Insgesamt gesehen dürfte die allmähliche Festigung der Tankmärkte fortschreiten, zumindest solange, bis nicht voreilig der Neubau von Tankern wieder beschleunigt wird.

Die Märkte der *Produktentankfahrt* werden 1997 voraussichtlich weiterhin vom steigenden Ölproduktenverbrauch in Ostasien begünstigt bleiben. Nach dem teilweise kalten Winter in den Ländern der nördlichen Halbkugel dürfte der saisonale Abschwung in den übrigen Regionen aber relativ kräftig sein und expansive Konjunkturreffekte deutlich dämpfen. Die Nachfrage auf den östlichen Märkten kann von gegenläufigen Entwicklungen in der Raffineriewirtschaft Ost- und Südostasiens beeinflusst werden. Zum einen ermöglicht es die Zunahme des Ölverbrauchs, mehr Raffineriekapazität in den dafür ausschlaggebenden Ländern wie vor allem in Südkorea zu errichten; das ginge auf Kosten der bisherigen Exporte der Raffinerien in Südostasien (z.B. Pulau Bukom) und der Nachfrage nach Produktentankern. Zum anderen könnten diese Standorte — ebenso wie der Arabische Golf — aber dadurch begünstigt werden, daß Japan die Produkteneinfuhr liberalisiert. Es wird damit gerechnet, daß eine Anzahl inländischer Raffinerien aus dem Markt ausscheiden muß, weil sie gegenüber solchen Anbietern nicht wettbewerbsfähig sind, und daß

zusätzliche Nachfrage nach Produktentankern entsteht. Nach den bisherigen Anhaltspunkten könnte dadurch ein Einfuhrstrom von etwa 30 Mill. t/Jahr ausgelöst werden. Im Jahre 1997 dürfte die Nachfrage nach Produktentankern dadurch zwar noch wenig gesteigert werden, doch wird sich die bereits seit einigen Jahren beobachtete Tendenz zur Herausbildung von zwei regionalen Teilmärkten, auf denen Produktentanker unterschiedlicher Größe vorherrschen, voraussichtlich verstärken.⁹³ Trotz einer ausgeprägten saisonalen Ratensteigerung im Winter 1996/97 in der westlichen Hemisphäre tendierten die anderen Teilmärkte der Produktentankfahrt bisher eher schwach. Der zu erwartende Zugang zur Flotte dürfte zwar mit knapp 2 Mill. t dw weitgehend durch Abwrackungen ausgeglichen werden, doch spricht wenig dafür, daß die Frachtraten im Jahresdurchschnitt höher als im Vorjahr sein werden.

Neue Angebotswelle in der Linienschifffahrt

Bei der erwarteten weiteren Zunahme der Weltproduktion wird das Ladungsaufkommen in der Linienschifffahrt voraussichtlich auch 1997 zunehmen. Dabei können jedoch als Folge der Wechselkursverschiebungen in einzelnen Fahrtgebieten je nach Richtung unterschiedliche Steigerungen eintreten. Denn einerseits stellt der höhere Dollarkurs für viele Länder einen exportbelebenden Faktor dar, während andererseits die Importe möglicherweise gebremst werden. Für die wichtigen Fahrtgebiete der Linienschifffahrt folgt daraus, daß der westgehende Nordatlantik- und der ostgehende Transpazifik-Verkehr sich beleben können, während die Gegenrichtungen mit verlangsamter Expansion rechnen müssen. Die Europa-Asien-Fahrt dürfte von solchen Wirkungen eher unberührt bleiben. Es wird sich allerdings noch herausstellen müssen, wie weit und wie rasch sich solche Veränderungen durchsetzen können, insbesondere wenn es sich um einen internationalen Austausch handelt, dessen Grundlage ein intraindustrielles „outsourcing“ ist.

Der durchweg stabilen Entwicklung der Nachfrage nach den Transportleistungen der Linienschifffahrt steht der weitere Zugang vor allem einer Vielzahl von Großcontainerschiffen

mit hoher Ladefähigkeit gegenüber (Tabelle 23). Er dürfte etwa 500 000 TEU, d.h. 15–16 vH der Anfang 1997 in Fahrt befindlichen Kapazität, erreichen.⁹⁴ Die Schiffsgröße geht immer mehr über 5 000 TEU hinaus. Bestellt waren 25 solcher Schiffe mit 144 820 TEU, ferner 38 Schiffe von 4 000–4 999 TEU mit 168 318 TEU. Das entsprach 61 vH der bereits vorhandenen Schiffe dieser Größenklasse bzw. 10 vH der gesamten fahrenden Containerschiffsflotte. 50 Schiffe (zzgl. 47 im Bau) gingen über die Panamax-Abmessungen hinaus (Oktober 1996; JMM 1996b). Es ist damit zu rechnen, daß daraus ein massiv verstärkter Druck zunächst auf diejenigen Routen resultieren wird, für die solche Schiffe vorgesehen sind (d.h. die „trunk routes“ des Ost-West-Verkehrs), daß aber eine weitere Ausbreitung auch auf andere Fahrtgebiete wahrscheinlich ist. Schon in den Vorjahren war das am Vordringen der Großreedereien auch in bislang von ihnen nicht bediente „trades“ erkennbar.⁹⁵

Tabelle 23 – Flotten- und Auftragsbestand bei Containerschiffen 1996–1999

Größenklasse	Flottenbestand ^a		Auftragsbestand	
	1996	1997	31.12.1996	
	1 000 TEU		Zahl	1 000 TEU
<i>Insgesamt</i>	2 688	3 047 ^b	453	896
unter 1 000 TEU	348	373	132	57
1 000–1 999 TEU	824	897	133	186
2 000–2 999 TEU	659	715	94	219
3 000–3 999 TEU	497	549	33	120
4 000–4 999 TEU			38	168
über 5 000 TEU	361	512	25	145

^aJeweils am 1. Januar. — ^bBestand Anfang 1996 zuzüglich Neubauten in 1996, ohne Berücksichtigung von Abwrackungen.

Quelle: Lloyd's Register of Shipping (1995, 1996a).

Auslastungsprobleme und ein starker Druck auf die Ratenniveaus werden aber weiterhin auch die weniger ladungsstarken Fahrtgebiete und Relationen kennzeichnen, die mit Schiffen geringerer Größe bedient werden. Einerseits macht sich der Wettbewerb der größeren Schiffe auch dort bemerkbar, zum anderen wachsen die Schiffsgrößen und damit die Kapazitäten auch in den für diese Fahrtgebiete bestimmten Größenklassen.

Für die wichtigsten Fahrtgebiete lassen sich folgende Aussagen treffen:

- Nordpazifik: Die angebotenen Kapazitäten dürften weiter steigen, so daß die Raten tendenz abermals eher gedrückt sein wird. Einen erheblichen Einfluß auf das Fahrgebiet werden die von der FMC angekündigten verschärften Untersuchungen haben.
- Nordatlantik: Nach der leichten Abnahme der Containerzahlen im Vorjahr ist eine Erholung wahrscheinlich. Der für die Auslastung günstige Effekt wird jedoch vom Markteintritt neuer Anbieter überlagert, der zu erneuten Kapazitätsüberhängen mit entsprechendem Druck auf die Frachtraten führen wird (*Verkehrswirtschaft* 1997).
- Europa–Ostasien: Auch in diesem Fahrtgebiet kann mit einem weiteren Anstieg des Ladungsvolumens gerechnet werden. Die Kapazitätsregelungen des EATA werden daher voraussichtlich wiederum nicht angewandt. Die Far Eastern Freight Conference hat erneut eine Anhebung der Frachtraten als im Sinne einer „rate restoration“ notwendig bezeichnet.
- In der Südamerika-Fahrt zeichnet sich wieder eine differenzierte Entwicklung ab; bei sinkenden Realzinsen und anhaltenden Kapitalzuflüssen wird mit einer beschleunigten Importzunahme gerechnet. Davon dürfte Chile allerdings ausgenommen sein. Die Voraussetzungen für eine Expansion des Ladungsaufkommens sind jedoch insgesamt vor allem für die nach Südamerika gerichteten Liniendienste günstig (OECD 1996: 128–130).

In anderen Fahrtgebieten werden sich die Reedereien zwar ebenfalls weiterhin bemühen, die durch Ratensenkungen verursachten Einbußen an Frachteinnahmen, zu denen es in den letzten Jahren kam, wieder auszugleichen. Ein Erfolg solcher Bemühungen, die sich in Ankündigungen von Ratenerhöhungen niedergeschlagen haben,⁹⁶ ist aber infolge der überwiegend eher angebotsbestimmten Marktlage auch hier zweifelhaft, zumal das Anbieterverhalten vielfach marktanteilsorientiert und weniger auf Gewinn gerichtet ist. Es ist aber allgemein zu berücksichtigen, daß der Ratentrend in der Con-

tainerfahrt auch infolge der fortschreitenden Schiffsgrößenzunahme und der damit verbundenen Stückkostendegression langfristig abwärts gerichtet ist. Wenn diese Bedingungen gegeben sind, kann daher von Einbußen im Sinne echter Verluste nicht ohne weiteres gesprochen werden.⁹⁷

Erneut (zu) starkes Potentialwachstum bei den Trampcontainerschiffen

Auf den Märkten für Trampcontainerschiffe hat die bereits für 1996 festgestellte Abschwächung als Folge der anhaltend hohen Neubaugänge zur Flotte nach der Jahreswende angehalten. Was die Nachfrage betrifft, so wird zwar — wie im Abschnitt Linienschiffahrt ausgeführt — das Ladungsaufkommen in der Linienschiffahrt selbst weiter expandieren. Es kann aber nicht als sicher angesehen werden, daß diese Tendenz sich auch in Nachfrage der Linienreedereien nach Trampcontainerschiffen umsetzen wird, wie es in den Vorjahren der Fall war. Vielmehr spricht einiges dafür, daß der von den Allianzen ausgelöste, durch den Einsatz der Größtschiffe verstärkte Rationalisierungsdruck dazu führen wird, daß weniger zusätzliche Tonnage nachgefragt wird. Ein Teil der Nachfrage wird voraussichtlich auch dem Austausch bisher gecharterter Tonnage durch verbesserte, produktivere und kostengünstigere Schiffe dienen. Möglicherweise wird es deshalb zu einer Spaltung des Trampmarktes kommen in einen Teil, auf dem Schiffe hoher Qualität (Geschwindigkeit um 20 kn oder mehr, eigenes Ladegeschirr, Kühlan schlüsse usw.) angeboten werden, und einen anderen Teil, auf dem die Schiffe zwar meistens ebenfalls noch ein geringes Alter haben, jedoch nicht in der genannten Weise ausgestattet sind. Dabei kommt einer hohen Geschwindigkeit immer größere Bedeutung zu. Ein anhaltendes Wachstum des Angebots kann deshalb nicht nur zu einem allgemeinen Ratendruck, sondern zu einer Aufspaltung des Gesamtniveaus in ein relativ höheres auf dem ersten sowie ein niedrigeres Teilniveau auf dem zweiten Teilmarkt führen. Einen zusätzlichen Effekt hat allerdings der Einfluß der Schiffsgrößen. Er kann den oben genannten Wirkungen auch entgegengerichtet sein, so daß

z.B. gutausgerüstete, aber große Schiffe einer Marktschwäche ausgesetzt sind, weil ihre individuelle Kapazität nicht benötigt wird.

Für das Jahr 1997 können Anfänge einer solchen Entwicklung angesichts des raschen Wachstums der Flotte und des weiter hohen Auftragsbestandes nicht ausgeschlossen werden, zumal gleichzeitig der Anteil derjenigen Schiffe, die auf dem Chartermarkt angeboten werden, noch weiter expandiert. Er lag im Oktober 1996 bei fast einem Drittel; doch waren bereits zwei Fünftel der in Auftrag gegebenen Schiffe für diesen Markt vorgesehen. Das gilt vor allem für die Schiffe der mittleren Größen von etwa 2 000–3 000 TEU (83 vH), eine Quote von nahezu 55 vH wurde aber auch für Großschiffe von 4 500–4 999 TEU genannt (Le Gouard 1996b: 2848 f.). Die rückläufige Raten tendenz wird daher mit hoher Wahrscheinlichkeit anhalten und sich möglicherweise noch verstärken. Daneben ist bereits wiederholt auf zunehmende Beschäftigungsprobleme mit längeren Wartezeiten verwiesen worden.⁹⁸

Verlangsamte Festigung des Kühlschiffmarktes

Die Nachfrage nach Transportleistungen der Kühlschiffahrt nimmt weiter relativ stetig zu. Der Anstieg dürfte auch 1997 bei 2–3 vH liegen. Im internationalen Fruchthandel entstehen neue Ladungsströme zwischen traditionellen Liefergebieten und neuen Abnehmern. Zu diesen gehören einerseits Rußland, u.a. seine fernöstlichen Gebiete, andererseits die VR China. Das Potential dieses Landes ist angesichts der großen Bevölkerungszahl außerordentlich groß; bereits im Verlauf von 1996 leisteten chinesische Bananeneinfuhren aus Ecuador einen erheblichen Beitrag zur Stabilisierung der Kühlschiffsmärkte in der „off-season“. Ohne ihn wäre das Rateniveau in dieser überraschend nachfrageschwachen Zeit noch mehr gefallen.⁹⁹ Für 1997 wird mit einem wachsenden Ladungsangebot besonders ausgehend von Südafrika gerechnet. Dagegen bleibt das Ladungsangebot in Chile und zum Teil auch in Neuseeland hinter den Erwartungen für die Frühjahrssaison zurück.

Das Angebot an Kühlräume wird bei den Vollkühlschiffen voraussichtlich auch 1997

durch Neubauten nur wenig ausgeweitet; ein großer Teil der abzuliefernden Kapazität entfällt auf Schiffe der Größenklasse 450 000–550 000 cbf.¹⁰⁰ Allerdings könnte die Schrumpfung der Flotte zum Stillstand kommen, wenn die Abwracktonnage weiter so gering bleibt wie im Vorjahr. Gleichzeitig nimmt das Potential der Kühlcontainer rapide zu, so daß sich der Wettbewerb zwischen beiden Formen des Kühlladungstransports erheblich verschärfen dürfte.¹⁰¹ Für die Hochsaison des Jahres 1997 wurde wie üblich bereits im Herbst des Vorjahres Tonnage aufgenommen, für die Sätze um 1,35 \$/cbf (Anstieg von 5–6 vH) erzielt wurden. Die Spotraten dürften im Frühjahr 1997 das Niveau von 1996 nur wenig überschreiten.

Gute Aussichten für den Flüssiggastransport

Günstige Aussichten bieten sich für den Transport von Flüssigmethangas mit LNG-Tankern. Zwar handelt es sich um einen eng begrenztes Spezialgebiet; es erfordert jedoch ein hohes Maß an Know-how und einen sehr großen Kapitaleinsatz. Daher hat sich — im Gegensatz zum LPG-Transport — bisher nur ein sehr kleiner Spotmarkt entwickelt, vornehmlich für kleine Schiffe (für nähere Einzelheiten vgl. Böhme 1994: 23–25). Die Nachfrage nach diesem Energieträger expandiert in vielen Ländern, nicht zuletzt mit Blick auf die leichte Verwendbarkeit und die als umweltfreundlich geltende Verbrennung des Gases. Diese Tendenz wird dadurch gefördert, daß die Ölförderländer vielfach der Erschließung von Gasquellen und der zugehörigen Industrie den Vorrang vor der Prospektierung neuer Ölquellen geben. Die Mitte 1996 vorhandene Flotte von LNG-Tankern bestand aus 90 Schiffen (>20 000 cbm) mit insgesamt 9,74 Mill. cbm Ladefähigkeit (Jacobs 1996a: 33), die durchweg unter langfristigen Kontrakten fahren. Achtzehn weitere Schiffe mit 2,27 Mill. cbm befanden sich im Bau oder Auftrag. Diese Flotte wird voraussichtlich ausreichen, um die bis zum Jahre 2000 anfallenden Transportmengen zu bewältigen. Für die Zeit danach liegen Schätzungen vor, nach denen der Transport von LNG weiter kräftig zunehmen soll. Die Flotte dieser Spezialschiffe müßte dafür um mindestens 31 Schiffe von 125 000–

135 000 cbm Ladefähigkeit ausgeweitet werden.¹⁰²

3. Ein Ausblick auf das Jahr 2000

Blickt man auch für die übrigen Seefrachtmärkte über 1997 hinaus, so lassen sich einige Tendenzen erkennen, die den bis zum Jahre 2000 verbleibenden Zeitraum kennzeichnen, aber vermutlich auch in das folgende Jahrzehnt reichen werden.

Zum einen ist vorauszusehen, daß die Verschiebungen der weltwirtschaftlichen Schwerpunkte, die bereits mehrfach als wichtiges Moment der Grundlagen des Seetransports angesprochen wurden, anhalten werden. Die VR China dürfte dabei schon wegen ihrer zahlenmäßigen Größe eine zentrale Rolle spielen, andere ost- und südostasiatische Länder dürften aber ebenfalls ein hohes Wachstumstempo teils beibehalten, teils erst erreichen. Außerdem wird man der künftigen Entwicklung auf dem indischen Subkontinent auch aus der Sicht des Weltverkehrs verstärkte Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Nach wie vor dürfte Afrika insgesamt gesehen — auch wegen der politischen Ungewißheiten — eine Schwachstelle der Entwicklung darstellen. Auch die lateinamerikanische Entwicklung wird wesentlich von dem Ausmaß der politischen Stabilität bestimmt werden, die erreichbar ist.

In einer engen Beziehung steht das asiatische Wirtschaftswachstum mit dem Weltmineralölhandel und dem Öltransport. Ceteris paribus — d.h. bei unveränderter Verfügbarkeit des nachgefragten Rohöls in den bisherigen Ausfuhrgebieten — dürfte eine Zunahme des asiatischen Importbedarfs zu einer erhöhten Nachfrage nach Lieferungen aus dem Mittleren Osten führen und dessen Anteil an Weltölförderung und -transport steigern. Angesichts der gegenüber den Langstrecken Arabischer Golf–Europa bzw. Nordamerika geringeren durchschnittlichen Transportweite vom Golf nach Ostasien wird das für die Tankerbeschäftigung allerdings nur einen unterdurchschnittlichen Effekt haben.

Die Analyse der Tankmärkte im Jahre 1996 läßt zwar erkennen, daß der anhaltende relative

Rückgang, der durch die von den Ölkrisen der Jahre 1973 und 1979 ausgelöste Erschließung neuer, günstiger zu den traditionellen Ölverbrauchsländern gelegener und zudem nicht der OPEC angehöriger Länder verursacht worden war, noch nicht beendet ist. Die Zunahme der Förderung in Westafrika und den karibischen Ländern — Venezuela, Mexiko — hat ihm sogar zusätzliche Impulse gegeben. Doch wird verschiedentlich damit gerechnet, daß sich die Relationen zwischen den Ölförderländern auf längere Sicht wieder zugunsten der OPEC und damit des Arabischen Golfs/Mittleren Ostens verschieben werden. Als Ursache werden neben dem vom wirtschaftlichen Wachstum in den ost- und südostasiatischen Ländern getragenen Nachfrageanstieg auch die erwartete Stagnation oder sogar ein Rückgang der Förderung in einigen nichttraditionellen Ölländern sowie der relativ geringe Umfang der Erschließung neuer Ölfelder gesehen. Unter solchen Bedingungen könnte dem Arabischen Golf langfristig wieder eine Rolle als „swing producer“ zufallen, die er mit Bezug auf kurzfristige Schwankungen bereits in früheren Jahren gespielt hatte. Falls diese Erwartungen zuträfen, könnten sich auch neue Perspektiven für die Struktur der Tankernachfrage und der Tankerflotte ergeben. Das

dürfte aber wohl erst nach dem Jahr 2005 Bedeutung erlangen und ist vorerst ungewiß.

Nach wie vor können solche Annahmen und Hypothesen jedoch keine sichere Grundlage für die Ableitung eines schnell wachsenden Re- und Neuinvestitionsbedarfs in der Tankschiffahrt — insbesondere bei den VLCC — liefern. Hierin liegt noch immer ein potentiell destabilisierender Faktor für die Entwicklung der Seeverkehrsmärkte. Den Ausschlag dafür gibt die Tatsache, daß die Weltschiffbaukapazitäten gegenwärtig wieder erweitert werden, wobei namentlich in Südkorea neue Baudocks für Großtanker geschaffen werden, deren Auslastung für diesen Zweck fraglich erscheinen muß. Sie werden mit hoher Wahrscheinlichkeit auf den Markt drücken und zu einem neuen Preisfall führen. Die Minderauslastung durch Tankerneubauten wird vermutlich zu einer von den Werften forcierten Ausweitung des Neubaus und damit der Bestände anderer Groß- und Mitteltonnage — Bulkcarrier, Großcontainerschiffe — führen und damit die Aussichten für eine stabile Weiterentwicklung der Märkte erheblich beeinträchtigen. Auch unter diesen Gesichtspunkten käme einer Ratifizierung und Inkraftsetzung des OECD-Abkommens über die Schiffbaubausubventionen erhebliche Bedeutung zu.

Endnoten

- ¹ Ohne Mexiko, dessen Sozialprodukt 1996 um 4 vH zunahm, nachdem es im Vorjahr, u.a. infolge der Währungskrise von Ende 1994, um 7 vH zurückgegangen war. Vgl. zu diesen Angaben OECD (1996: 102, 130).
- ² Die Analyse in diesem Abschnitt beruht weitgehend auf den statistischen Daten über den Seeverkehr, die bereits seit 1962 von Fearnleys (*Review* und *World Bulk Trade*, jeweils lfd. Jgg.) veröffentlicht wurden. Sehr eingehende Analysen der trockenen Massengutschifffahrt über einen langen Zeitraum enthält Nossun (1996).
- ³ Zum Vergleich: Im Zeitraum 1950–1974 gab es nur ein Jahr, in dem die Wachstumsrate des Gesamtladungsaufkommens negativ war (1958: –1 vH). Das Trockenladungsaufkommen ging außerdem im Jahre 1952 um 3 vH zurück (OECD 1976: 105). Danach ging die Gesamtmenge in den Jahren 1975 und 1980–1983 (zwischen 1 und 8 vH) zurück (OECD 1988: 147).
- ⁴ Im vorliegenden Zusammenhang geht es stets um die Bedeutung eines Ladungsgutes für den Transport, die sich aus dem Gewicht (Menge) oder der erforderlichen Beförderungsleistung (Gewicht x Reisedistanz) herleitet. Der in der Handelsstatistik verzeichnete Wert eines Gutes und seine relative Bedeutung spielt hier keine Rolle. Gerade bei den verkehrswirtschaftlich dominierenden Massengütern — so auch dem Mineralöl — ist der Ladungswert vergleichsweise gering; ihr Anteil am Gesamtwert aller über See beförderten Güter steht daher in deutlichem Gegensatz zu ihrer großen mengen- oder leistungsmäßigen Bedeutung für den Seeverkehr.
- ⁵ Getreide umfaßt hier Weizen und „coarse grains“ (Mais, Hafer, Roggen, Sorghum, Gerste). Zu den agrarischen Massengütern gehören außerdem Ölsaaten, die in großen Mengen als Ölfrüchte oder als Schrote verschifft werden. Der Weltmarkt, an dem Soja den weitaus größten Anteil hat, umfaßt zur Zeit etwa 85–90 Mill. t.
- ⁶ Für einige dieser Ladungsarten liegen Schätzungen des jeweiligen Aufkommens vor, so für Zement (65 Mill. t/Jahr), Zucker (25–28 Mill. t), Rund- und Schnittholz (225 Mill. cbm), Holzschliff, Papier, Pappe (105 Mill. t), Stahlerzeugnisse (mehr als 100 Mill. t), Kühlgüter (35–40 Mill. t) und Flüssiggase (LNG: 60–65 Mill. t, LPG (allein Japan: 15 Mill. t).
- ⁷ Die Nachfrage nach Rohstofftransporten und technische Fortschritte auf seiten des Tonnageangebots bedingten sich dabei gegenseitig: Die expandierende Nachfrage ermöglichte den Bau immer größerer Schiffe (Einführung des Bulkcarriers!); dieser führte zu erheblichen Kosten- und Frachtratensenkungen, die wiederum den Seetransport verbilligten und es erlaubten, die Transportdistanzen fortlaufend zu vergrößern und damit periphere Gewinnungsgebiete zu erschließen und in die Weltwirtschaft zu integrieren.
- ⁸ Der große Umschlag bedingt das Vorhandensein sehr weitläufiger Terminalflächen, die nicht immer vorhanden bzw. wirtschaftlich zu schaffen sind. Daher werden in Hongkong jährlich etwa ebenso viele 20-Fuß-Container mit Hilfe von Schwimmkränen zwischen Seeschiff und Leichtern umgeschlagen, wie der gesamte Containerumschlag des Hafens Rotterdam beträgt (rund 4 Mill. TEU).
- ⁹ Auf den Seefrachtenmärkten wird Tonnage für den Transport angeboten und nachgefragt. Das auf diese Märkte entfallende Ladungsvolumen stellt jedoch nur einen Teil der hier als „Weltseeverkehr“ bezeichneten Gesamtmenge dar, weil große Mengen von Massengütern auf langfristiger Grundlage (langfristige Zeitcharter, Eigentonnage der Verloader oder Empfänger, andere Langzeitbefrachtungen) befördert werden, so daß nur relativ selten Tonnage auf den Märkten für diese im Zeitablauf nur wenig schwankende Grundmenge gesucht wird. Auf den Seefrachtenmärkten wird daher vor allem für den kurzfristig — insbesondere konjunkturell — veränderlichen Teil des Gesamtverkehrs Tonnage gechartert. In vielen Ladungssektoren decken diese Märkte somit lediglich einen mehr oder minder begrenzten Spitzenbedarf ab, der saisonaler oder konjunktureller Natur sein kann und entsprechend kurz- und mittelfristig schwankt.
- ¹⁰ Die Angaben basieren auf Ermittlungen von Fearnleys (*Review* bzw. *World Bulk Fleet*, lfd. Jgg.); sie enthalten nur Schiffe von mehr als 1 000 BRT. Die von Lloyd's Register of Shipping (1995: 8) veröffentlichten Werte liegen daher deutlich höher (Ende 1995 bereits bei rund 718 Mill. t dw).
- ¹¹ Dem standen in der ersten Hälfte der siebziger Jahre Flottenzuwächse von 10–18 vH/Jahr gegenüber. Allein in den Jahren 1974 und 1975 nahm die Tankerflotte um 38,7 bzw. 36,6 Mill. t dw zu. Von 1974–1976 wurden Neubauten mit 126,3 Mill. t dw abgeliefert (Fearnley & Egers 1981: 17).
- ¹² Bei den angegebenen Stellplatzzahlen handelt es sich um die nominelle (geometrische) Maximalkapazität; die im Betrieb tatsächlich erreichbare Zahl beladener Container liegt je nach Ladungsgewicht mehr oder minder weit darunter, z.B. wenn aus Stabilitätsgründen die Stellplätze an Deck nicht voll genutzt werden können. Als Anhalt für die reale Kapazität wird häufig eine homogene Beladung mit 14 t/TEU angenommen. Nominelle und reale Kapazität weichen dabei je nach den konstruktiven Gegebenheiten der verschiedenen Schiffe voneinander ab.
- ¹³ Die Angaben über die 1996 verschrottete Tonnage weichen voneinander ab; „*Lloyd's Shipping Index*“ (1997) gibt 18,3 Mill. t dw an (darunter Tanker mit 9 Mill. t dw), Allied Shipbroking Inc. 19,1 bzw. 7,1 Mill. t dw (*Seatrade Week Newsfront* 1997b).
- ¹⁴ Im Dezember 1996 entfielen von der Tankerflotte 45,139 Mill. t dw, d.h. ein Sechstel, auf 450 Doppelhüllenschiffe; weitere 159 Tanker dieses Typs mit 15,518 Mill. t dw waren im Bau oder Auftrag (Corkhill 1997).
- ¹⁵ Die Kapazität der Weltcontainerflotte wird von *CI* (1997d: 45) noch deutlich größer angegeben. Danach waren Vollcontainerschiffe mit 3,178 Mill. TEU an der Ladefähigkeit aller fünf containergeeigneten Schiffskategorien beteiligt, die

- (ebenfalls am 1. November 1996) auf 4,8 Mill. TEU veranschlagt wurde. Auch die Aufträge waren nach dieser Quelle mit 0,992 bzw. 1,067 Mill. TEU nicht unerheblich größer. Das rasch zunehmende Gewicht der Großcontainerschiffe zeigt sich daran, daß deren Kapazität (Lloyd's Register of Shipping 1995, 1996b) um 42 vH wuchs. Die gleiche Höhe erreichte deren Anteil an den 1996 abgelieferten Neubauten von zusammen rund 358 000 TEU. Der Orderbestand für Containerschiffe lag Ende 1996 insgesamt bei knapp 30 vH der fahrenden Flotte, derjenige der Schiffe von mehr als 4 000 TEU jedoch bei 61 vH des entsprechenden Flottenteils.
- 16 Die „inaktive“ Tonnage lag z.B. bei Tankern im Verlauf des Jahres 1996 bei durchschnittlich 20,5 Mill. t dw, entsprechend 7,5 vH der vorhandenen Tanktonnage (Drewry 1996d).
- 17 Als Lagerschiffe dienten Mitte 1996 noch 11,4 Mill. t dw (davon mehr als drei Fünftel dauerhaft z.B. bei Förderstellen) gegenüber 20–21 Mill. t dw auf dem Höchststand der Jahre 1984 bzw. 1986. Die Inzidenz von Teilladung wurde auf ein Tonnageäquivalent von 14 Mill. t dw geschätzt. Dabei handelt es sich ebenso wie bei dem Effekt von Langsamfahrt (knapp 27 Mill. t dw) um Maximalschätzungen, die teilweise als unter gegenwärtigen Bedingungen unrealistisch hoch anzusehen sind.
- 18 Grundsätzlich werden Reise- und Zeitcharterverträge unterschieden; die ersteren sind Beförderungsverträge für den Transport bestimmter Güter zwischen festgelegten Lade- und Löschhäfen, die letzteren eine Art von Schiffsmiete auf bestimmte Zeit oder für bestimmte Reisen bzw. Rundreisen, deren Dauer nur annähernd festliegt. Dementsprechend gliedern sich die Zeitcharters in „period charters“ und „trip charters“ auf. Bedeutung hat vor allem die unterschiedliche Kostenanlastung bei Reeder oder Charterer. Während sich hinsichtlich der Transportleistung die Reise- und die „trip“-Zeitcharter nicht wesentlich unterscheiden, da sie vorwiegend jeweils für eine Reise mit Ladung gelten, können auf „period“-Zeitcharterbasis bei längerer Dauer eine erhebliche Zahl solcher Reisen mit einer entsprechend großen Ladungsmenge ausgeführt werden. Für weitere Einzelheiten siehe Böhme (1997).
- 19 „Alle Charterabschlüsse“ bedeutet hier die Summe von Reise-, Konsekutivreisen- und Zeitcharters. Reisecharters sind auf t dw umgerechnet, Konsekutivreisen als Reisecharteräquivalent ($t\ dw \times \text{Zahl der Reisen je Abschluß}$) angegeben. Zeitcharters sind mit dem Deadweight bewertet, ohne Rücksicht auf die voraussichtliche Gesamtleistung über die Charterdauer. Würde ein solches Einzelreisenaquivalent angesetzt, stiege sowohl das Gesamtvolumen als auch der Anteil der Zeitcharter entsprechend an.
- 20 Allein in den Monaten November und Dezember 1996 wurden 28 bzw. 35 „trip charter“-Abschlüsse für Bulkcarrier von mehr als 100 000 t dw gemeldet. Dazu kamen 63 bzw. 36 Reisecharters ausschließlich für den Transport von Eisenerz und Kohle (ermittelt aus Drewry 1996c und *Lloyd's List* 1996c).
- 21 Außer in Reisecharter wurden auch zahlreiche Schiffe in „trip“-Zeitcharter genommen. Die Dauer dieser Charterverträge unterscheidet sich kaum.
- 22 Die Treibstoffkosten gehen bei Reisecharterverträgen zu Lasten des Reeders, bei Zeitcharters („trips“ und „periods“) zu Lasten des Charterers.
- 23 Im Gegensatz zur Zeitcharterrate enthält das Reisecharterentgelt sowohl alle Schiffsbetriebskosten als auch Hafenkosten usw., die jeweils von der Länge der Route, der Dauer der Reise, den spezifischen Gegebenheiten (z.B. erforderliche Liegezeiten für das Laden und Löschen) der anzulauenden Häfen abhängig sind. Diese unterschieden sich für die einzelnen Routen mehr oder weniger stark.
- 24 Die Ratenrückgänge in der Küstenfahrt brachten insbesondere große Charterer in Schwierigkeiten, die Tonnage auf längere Dauer zeitgechartert hatten und inzwischen nur niedrigere Sätze für Reisecharters erzielen konnten. Daraus resultierende Liquiditätsengpässe führten dazu, daß zwei solcher Unternehmen den Betrieb einstellen mußten (vgl. dazu Bray (1996); zu den daraus für die Schiffsfinanzierung (insbesondere durch Beteiligungen) erwachsenden Problemen vgl. Dobert (1996b)).
- 25 Der Baltic Freight Index (BFI) umfaßt Indexberechnungen für sieben Reisecharter Routen und vier Zeitcharters, die zu einem Gesamtindex zusammengefügt werden. Der weitgehend von Bulkcarriern beherrschte Index wurde 1996 revidiert. Seit 1996 wird ergänzend ein „handy-size“-Index auf ähnlicher Grundlage berechnet.
- 26 Der höchste Index-Stand wurde am 1. Mai 1995 mit 2 352 Punkten registriert, der niedrigste am 25. September 1996 mit nur 992 Punkten. Mitte Dezember 1996 war er wieder auf 1 523 Punkte gestiegen (ermittelt aus *Lloyd's List* 1996d).
- 27 In diesem Sinn äußert sich Drewry (1996b).
- 28 Stand und Entwicklungsaussichten dieser Schiffe sind eingehender analysiert in *JMM* (1996a), Le Gouard (1996a) und Ion (1996).
- 29 Wenn auf längere Sicht die Kosten für einen solchen Transport zu hoch sind, ist allerdings nicht auszuschließen, daß bereits bestehende Güterströme versiegen müssen oder neue nicht entstehen können.
- 30 Persönliche Mitteilung des Vereins Deutscher Kohlenimporteure vom März 1997.
- 31 Die Kohlenimporte Südkoreas waren (Januar–Juli 1996) um 8 vH höher als ein Jahr zuvor; Kokskohlebezüge stiegen um 10 vH (10,8 Mill. t), Kesselkohle um 6 vH auf 15,5 Mill. t. Taiwan führte 17,7 Mill. t ein (+6 vH), zu vier Fünfteln für die Kraftwerke bestimmt. In Japan sank der Kokskohlenimport (Januar–August) um 2 vH auf 48,5 Mill. t, doch nahm die Kesselkohleneinfuhr um 8 vH auf 36,7 Mill. t zu (Gesamteinfuhr 85,2 Mill. t; Zuwachs 2 vH) (Scott 1996c).

- 32 In den obigen Angaben sind Weizen, Mais, Roggen, Gerste, Hafer und Sorghum zusammengefaßt (ermittelt aus USDA 1996b).
- 33 Für die Aus- bzw. Einfuhren von Getreide über das ganze Jahr 1996 liegen nur unvollständige statistische Daten vor; danach gingen die (seewärtigen) Exporte in den Vereinigten Staaten um 10, in Kanada um 11, in Argentinien um 13 vH und in der EU um drei Fünftel zurück (Drewry 1996e).
- 34 Zu den Ölsaaten werden hier Ölfrüchte und Schrote daraus gerechnet; dazu zählen neben Sojabohnen und -schroten Baumwollsaat, Erdnüsse, Sonnenblumensaar, Rapssaar, Copra und Palmkerne. Eine bedeutende Rolle spielen im Welt-handel einschließlich des Transports über See außerdem vegetabilische Öle, die vorwiegend aus diesen Früchten gewon-nen werden. Im Jahre 1995/96 machten sie rund 25 Mill. t aus, unter denen Palmöle mit 10 Mill. t dominierten (USDA 1996a: Tabellen 1–3).
- 35 Zucker ist ebenfalls ein bedeutendes Seehandels-gut; in den letzten Jahren wurden jeweils etwa 25–30 Mill. t transpor-tiert. (OECD 1994: 164). Zucker wird in verschiedenen Raffinationsstadien und heute vorwiegend in Bulk (früher in Säcken) befördert. Für die Seefrachtenmärkte sind vor allem Brasilien und Australien sowie Mauritius wichtige Export-regionen, ferner der karibische Raum. Zucker wird teils in kleiner Tonnage (zum Beispiel Antillen–USA), teils aber auch in Mehrdeckschiffen sowie in Bulkcarriern der „handy size“-Größe befördert.
- 36 Die Ladung der Kühlschiffahrt besteht vor allem aus Bananen, Zitrusfrüchten, „deciduous fruit“ (Äpfel, Birnen) sowie Fleisch und Fisch. Die gesamte Ladungsmenge liegt bei 35 Mill. t/Jahr (*Svensk Sjöfarts Tidning* 1996a: 67); sie hat lang-fristig steigende Tendenz. Den größten Einzelanteil haben Bananen mit bis zu 40 vH; sie werden während des ganzen Jahres geerntet und befördert. Die starke Saisonschwankung ist dadurch bedingt, daß ein großer Teil der anderen Früch-te aus Ländern der Südhalbkugel exportiert wird.
- 37 Eine Entscheidung der World Trade Organisation über die Zulässigkeit der EU-Importrestriktionen steht noch aus; die auch mit Blick auf das angestrebte Ziel der EU-Kommission — den kleinen westindischen Produzenten einen erleichter-ten Marktzugang und höheren Marktanteil zu sichern — sehr geringe Effektivität der gewählten Maßnahmen, die zudem mit Verwerfungen bei der Zuteilung der Einfuhr-lizenzen in Europa verbunden ist, wurde wiederholt scharf kritisiert. In-zwischen hat sich auch in den nordischen Beitrittsländern erwiesen, daß Preissteigerungen und unzureichende Lizenzen zu beträchtlichen Konsumrückgängen geführt haben. Einen Überblick über die aktuelle Lage und die entstandenen Pro-bleme gibt *Fairplay* (1996r); zu den Folgen für die nordischen Beitrittsländer vgl. *Fairplay* (1996s).
- 38 Beispielsweise beträgt die Seedistanz Auckland–Hamburg via Panama-Kanal 11 604 sm (Luensee 1980); das bedingt für ein 22-kn-Schiff eine rechnerische Reisezeit von 22 Tagen, der noch ein „sea margin“ zugeschlagen werden muß. Fak-tisch ergibt sich somit eine Reisedauer von etwa 25 Tagen. Dazu kommt wahrscheinlich eine längere Ballastanreise zum Ladehafen.
- 39 Zusätzlich zu den kurzfristigen Abschlüssen werden gewöhnlich bereits im Herbst des Vorjahres Verschiffungskontrakte für große Mengen abgeschlossen, deren Transportabwicklung sich oft über die gesamte Dauer der Saison erstreckt.
- 40 Zwischen diesem Unternehmen und der südafrikanischen Safmarine wurde 1996 ein Kooperationsabkommen (UniCool) geschlossen, das (fast) alle Segmente der Kühlschiffahrt abdeckt und insbesondere auch kleinere Schiffe mit weniger als 200 000 cu.ft. Laderäume einbezieht (*Seatrade Week Newsfront* 1997a).
- 41 Die Seestrecken Lagos–Singapur bzw. Lagos–Yokohama sind um 4 500 sm (123 vH) bzw. 3 500 sm (55 vH) länger als die entsprechenden Routen vom Arabischen Golf (berechnet nach Luensee 1923). Das entspricht einer um ca. 15 bzw. 11,5 Seetage längeren Reisedauer für einen mit 13 kn laufenden Tanker.
- 42 Im Jahre 1973 hatten Zeitcharter (ebenfalls nominal) einen Anteil von 16 vH, Konsekutivreisen einen solchen von über 18 vH an allen veröffentlichten Abschlüssen. Nur ein Zehntel der Gesamttransporte wurden damals auf Einzelreisebasis ausgeführt.
- 43 Im Jahre 1996 wurden insgesamt 1 534 Einzelreiseabschlüsse für Ölladungen von mehr als 200 000 t ermittelt; das wa-ren insgesamt 416 Mill. t, entsprechend rund 35 vH allen unter Reisecharter verschifften Rohöls (ermittelt aus Drewry (lfd. Ausg.) Yellow Pages).
- 44 Im Zeitraum 1992–1996 (jeweils 1. Halbjahr) erhöhte sich die Zahl der Reisecharters für VLCC von Westafrika von 27 auf 180 (Jacobs 1996a: 18).
- 45 Die Revision der Worldscale zum Jahresbeginn 1996 brachte durchweg Erhöhungen des Dollarwertes mit sich, die zwi-schen rund 2 und 5 vH lagen. Für die Route Ras Tanura–Rotterdam bedeutete das einen Anstieg um 2,7 vH auf 17,37 \$/t Rohöl (Brewer 1995; Jacobs 1996a: 53).
- 46 Bei der Bewertung dieser Ratenveränderungen ist aber zu beachten, daß sie keine Aussage über die absolute Höhe der größtenbezogenen Teilniveaus und über die relative Ertragsposition der Größenklassen enthalten.
- 47 Der aus Schaubild 7 ersichtliche, aus dem Rahmen fallende Anstieg der durchschnittlichen Ratenhöhe für Produkten-ladungen von 35 000–50 000 t vom Arabischen Golf nach dem Fernen Osten dürfte u.a. dadurch beeinflusst sein, daß in 1996 nur in sechs Monaten Abschlüsse vorlagen. Vermutlich wird der Anstieg des Ratenniveaus gegenüber dem Vorjahr dabei übersteigert.

- 48 Es wird veranschlagt, daß für einen VLCC von 280 000–300 000 t dw eine Zeitcharterraten von etwa 42 000–45 000\$/Tag erforderlich ist, um die Kapitalkosten zu decken und das Schiff zu amortisieren.
- 49 Ein Beispiel für eine solche Reedereistrategie ist die zum schwedischen Stena-Konzern gehörige Concordia AB als Eigentümer einer Reihe von VLCC, die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre gebaut wurden. Sie hat verlauten lassen, daß sämtliche Schiffe einem neuen Special Survey zur Klassenerneuerung unterzogen werden und bis zu einem Alter von 30 Jahren in Fahrt gehalten werden sollen. Vgl. dazu auch *Seatrade Week Newsfront* (1996b).
- 50 Dabei geht es vor allem um den Einsatz von Schiffen maximaler Größen auf den „trunk-routes“, aber auch um Größensteigerungen in anderen Liniendiensten sowie um die Einrichtung bzw. Erweiterung von Feederdiensten mit ebenfalls schnelleren und größeren Schiffen.
- 51 Dahinter steht, daß das Verhältnis von Seezeiten zu (unproduktiven) Hafenliegezeiten — diese werden wesentlich von der Dauer des Umschlags und damit der Menge der beförderten Ladung bestimmt — beim Einsatz (zu) großer Schiffe auf kurzen Routen gering ist und infolge einer schlechten Kapazitätsauslastung zu Kostensteigerungen führt. Die Geschwindigkeit des Schiffes auf See (und auch die Leistungsfähigkeit des Hafens) spielen eine zusätzliche Rolle.
- 52 Die beiden Reedereien Maersk und Sea-Land befördern in diesem Verkehr allerdings nicht nur Ladung von und nach Europa, sondern in erheblichem Umfang auch „transhipment“-Container zwischen Südamerika Ostküste und Quell- bzw. Zielgebieten östlich von Suez, die in Algeciras von ihren „main lines“-Schiffen bzw. auf diese zwischenumgeschlagen werden.
- 53 Die ABC-Containerline wurde als ein kombinierter Container- und Massengutdienst mit sogenannten „ConBulk“-Schiffen betrieben, die je nach Bedarf z.B. auch mineralische Bulkladung befördern konnten, um z.T. in stückgutschwachen Relationen auf andere Güter zurückgreifen zu können. Vermutlich hat sich neben anderen Faktoren auch die relativ geringe Geschwindigkeit der Schiffe als nachteilig erwiesen.
- 54 In diesem Verkehrsgebiet werden die „transhipment“-Operationen auf die Häfen Marsaxlokk (Malta) und Gioia Tauro (Süditalien) konzentriert; von dort wurden bereits Häfen am westlichen Mittelmeer einschließlich Marseille und Ligurische Küste bedient. Neue Anschlußdienste treten teils an die Stelle von Feederverkehren, die sich bisher z.B. auf Piräus, Limassol oder Port Said stützten. Daneben besteht im westlichen Mittelmeer der von der Maersk Line betriebene „transhipment port“ Algeciras, wo Mittelmeer-Ladung umgeladen wird, aber auch weiträumige Verkehrsströme verknüpft werden. Zur neueren Entwicklung im Mittelmeer siehe Paci (1996).
- 55 Zu den Gründen für die Umstrukturierung oder Einstellung solcher Dienste könnte neben unvorhergesehenen notwendigen Leerbewegungen von Containern möglicherweise das Fehlen ausreichender Ladung auf Teilen der Gesamtstrecke wie etwa US-Westküste–Panamakanal–US-Ostküste gehören. Dort unterliegt inneramerikanischer Verkehr dem Vorbehalt des Jones Act, während Verkehr zwischen Fernost und der US-Ostküste durch das schnelle Vordringen der Eisenbahnen im Ost-West-Verkehr ab/zu den Häfen an der Westküste vom „all-water“- in gebrochenen See-Land-Verkehr verwandelt wurde.
- 56 Zum Inhalt der als „Ocean Shipping Reform Act 1995“ geplanten Maßnahmen siehe ITZ (1995b) und Böhme (1996: 35). Hintergründe des „Zweikampfs“ FMC–TACA behandelt z.B. *Fairplay* (1997a).
- 57 Der Europäische Gerichtshof hat die Ratenbildung für unter EG-Recht zulässig erklärt (Moloney 1996; Moloney und Tutt (1996). Ferner (zur Vorgeschichte mit mehreren „Statements of Objections“): DVZ (1994a, 1994b) und ITZ (1995a; 1996a).
- 58 Die Verordnung Nr. 4056/86 (ABL. 1986) regelt die Bildung von Konferenzen, denen eine automatische Gruppenfreistellung nach Art. 85 EWG-Vertrag zugestanden wurde. Streitpunkte haben sich vor allem aufgrund der Weiterentwicklung des Containerverkehrs ergeben. So geht es bei Auseinandersetzungen zwischen der EU-Kommission und Konferenzen u.a. um deren Recht, die gemeinsame Tarifbildung auch auf die Landstrecken der intermodalen Containertransporte zu erstrecken. In der Regelung der Konsortien (ABL. 1995) hat die Kommission entschieden, daß diesen nur unter bestimmten Bedingungen eine Gruppenfreistellung vom Kartellverbot eingeräumt werden kann (vgl. auch Böhme 1996: 34).
- 59 Die britische Großreederei P&O und die niederländische Nedlloyd NV haben im Jahre 1996 ihre Containerlinienaktivitäten in eine gemeinsame Gesellschaft eingebracht, die eine große Zahl von „Super-Containerschiffen“ einsetzt und (zunächst) vier noch größere mit einer Ladefähigkeit von 6 674 TEU in Auftrag gegeben hat (*Nordsee-Zeitung* 1996b; *Fairplay* 1996b). Bemerkenswert ist, daß der Maximaltiefgang dieser Schiffe mit (nur) 14 m angegeben wird; das sind nur 0,5 m mehr als bei der 4 400-TEU-Klasse der Hapag-Lloyd AG, die jedoch 10,60 m schmalere sind und somit den Panama-Kanal passieren können.
- 60 Das zeigt sich deutlich an den zufällig herausgegriffenen Abschlüssen solcher Schiffe, die meistens für mehrere Monate in Zeitcharter gingen. Es wurden folgende Raten vereinbart: „Schiff A“, 1 661 TEU, Abschluß 3/1996 — 17 000 \$, 3/1997 — 16 200 \$; „Schiff B“, 1 134 TEU, Abschluß 6/1996 — 12 200 \$, 1/1997 — 9 000 \$; „Schiff C“, 1 916 TEU, Abschluß 6/1996 — 11 250 \$, 1/1997 — 10 200 \$; „Schiff D“, 578 TEU, Abschluß 4/1996 — 12 425 DM, 1/1997 — 10 600 DM; „Schiff E“, 196 TEU, Abschluß 4/1996 — 5 900 DM, 1/1997 — 5 200 DM; „Schiff F“, 428 TEU, Zwischendeck, Abschluß 6/1996 — 7 000 \$, 1/1997 — 6 500 \$.

- 61 Der obigen Analyse liegt die Auswertung von insgesamt 694 Charterabschlüssen von Containerschiffen zugrunde (21 vH weniger als 1995); für 109 (Vorjahr 112) weitere Abschlüsse sind die Chatteraten nicht bekannt.
- 62 Deutsche Anleger brachten bereits im Vorjahr rund 2,3 Mrd. für Schiffsbeteiligungen auf. Dieses Volumen wurde 1996 mit über 3 Mrd. DM nochmals erheblich übertroffen. Dabei ist auch zunehmende Kritik sowohl an dem Umfang der Kapitalströme und ihrer Konzentration auf den Containerschiffssektor als auch an mangelnder Kompetenz auf seiten der Initiatoren solcher Projekte laut geworden. Vergleiche dazu die fortlaufenden Analysen in Hansa von Dobert (insbesondere 1996a; 1997).
- 63 Schwankungen können auch dann auftreten, wenn sich die Nachfrage auf den eigentlichen Linienmärkten, die von den Verladern ausgeht und sich auf Transportleistungen der Linienfahrt richtet, stetig entwickelt. Sie hängen vom Verhalten der Linienbetreiber auf dem Containertrampmarkt ab und können z.B. dadurch verursacht werden, daß die Linienstrukturen durch den Aufbau neuer Feedersysteme — speziell solcher, die nur mit einem einzelnen Langstreckendienst (Reederei oder Gruppe) verbunden sind (sogenannte „dedicated feeders“) — oder durch den Ersatz eigener Tonnage einer Linie/Gruppe durch Charterschiffe bzw. die Auswechslung von Chartertonnage durch (z.B.) größere Schiffe verändert werden. Da hierbei jeweils mehrere Schiffe benötigt werden, kommt es zunächst zu Nachfragestößen, denen möglicherweise auf längere Zeit kein weiterer Bedarf oder lediglich eine schrittweise Ausweitung des Linienangebots durch neue Charterschiffe folgt. Die Annahme, daß die ausschlaggebenden Strukturänderungen ständig auftreten und entsprechenden zusätzlichen Bedarf an Charterschiffen hervorrufen, dürfte unrealistisch sein.
- 64 Die zu erwartenden Schwankungen werden um so ausgeprägter sein, je größer das Angebot auf dem Trampmarkt ist. Die Amplitude von Ratenfluktuationen wird vermutlich mit steigender Schiffsgröße zunehmen, entsprechend dem Beispiel der Märkte für Bulkcarrier in der Trockenladungsfahrt und bedingt durch die sinkenden Anteile der reiseabhängigen (variablen) Kosten, die die Untergrenze der Ratenbildung bestimmen.
- 65 Die noch verbliebenen 18 Schiffe des Lloyd Brasileiro sollen ebenfalls verkauft und das Unternehmen aufgelöst werden (*Fairplay* 1996k). Für die argentinische Staatsreederei Empresas Lineas Maritimas Argentinas (ELMA) konnte auch nach mehrmaligen Versuchen bislang kein Käufer gefunden werden. Anstelle der staatlichen Reedereien konnten sich eine Reihe älterer oder neu gegründeter privater Reedereien günstig entwickeln (z.B. Alianca, Transrol und Di Gregorio, etc.). Auch in Venezuela und Ecuador stellten Staatsreedereien den Betrieb ein (Cia Anon. Venezolana de Navegación, Transportes Navieras Ecuatorianas). In diesem Zusammenhang ist von Interesse, daß im Gegensatz zu der im Zeichen der UNCTAD ab etwa 1965 eingeleiteten Nationalisierung des Seeverkehrs vieler Entwicklungsländer inzwischen gegenläufige Tendenzen zu beobachten sind. So beabsichtigt Brasilien, nach europäischem Vorbild — d.h. dem Vorbild von Hochlohnländern — ein eigenes Zweitregister zu schaffen, um die brasilianische Flagge konkurrenzfähig zu machen.
- 66 Allein in Santos, dem verkehrsreichsten Hafen Südamerikas, verdoppelte sich der Umschlag 1995 gegenüber dem Vorjahr auf gut 35 Mill. t (*Fairplay* 1996c, 1996e).
- 67 Zu der geringen Produktivität trägt insbesondere eine fast 50 Jahre alte Vorschrift bei, derzufolge bei der Be- oder Entladung von Containerschiffen jeweils 22 Mann beschäftigt werden müssen; diese Zahl soll im Zuge der eingeleiteten Privatisierung auf vier bis fünf Mann, diejenige der Angestellten des Hafens von 5 500 auf 700 reduziert werden (*Fairplay* 1996c, 1996e).
- 68 Die Bedeutung der Seeschifffahrt ist vor allem in Verbindung mit der Schaffung des gemeinsamen Marktes „Mercosur“ gewachsen, an dem Brasilien, Argentinien, Uruguay und Paraguay sowie mit Assoziiertenstatus Chile beteiligt sind. Der frühere Versuch Brasiliens, im Rahmen seiner neuen Schifffahrtspolitik in den siebziger Jahren die Küstenschifffahrt innerhalb des Landes, aber auch mit anderen südamerikanischen Ländern — vor allem im Süden des Kontinents — intensiv zu entwickeln, endete mit der Wirtschaftskrise im folgenden Jahrzehnt.
- 69 Der Wettbewerbseffekt wird dadurch verstärkt, daß die neue Umschlagsanlage von den Umstellungskosten und bestimmten an die administrative Zuständigkeit der Hafenbehörde von Buenos Aires geknüpften Abgaben nicht betroffen ist (*Fairplay* 1996o).
- 70 Im Zuge der Privatisierung wurden u.a. Arbeitsbestimmungen gelockert sowie die Kartelle der Lotsen und Schlepper aufgehoben. Die Tarife für den Umschlag eines 20-Fuß-Containers waren innerhalb von drei Jahren um mehr als zwei Drittel gesunken; die Umschlagskosten sanken für Importladung von 6,70 \$/t (1989) auf 3 \$/t (1995), für Exporte von 2,10 auf 1,50 \$/t (Argentinisches Tageblatt 1995). Das Umschlagsvolumen hatte sich 1995 mit 666 000 TEU gegenüber 1993 nahezu verdoppelt (Lorimer 1996: 95).
- 71 Es handelt sich um ein in Hongkong ansässiges Unternehmen, das bereits zahlreiche Häfen in verschiedenen Ländern betreibt.
- 72 In diesem Seegebiet haben sich neue Beschäftigungsmöglichkeiten z.B. für deutsche „Küstenschiffer“ ergeben, die in Zusammenarbeit mit einheimischen Unternehmen regelmäßige Verbindungen eingerichtet haben. Dazu gehört auch eine Linie zwischen Neuseeland und Australien mit zwei schnellen Containerschiffen (*Nordsee-Zeitung* 1996a).
- 73 So konnte in Brasilien eine neuartige Registrierungspflicht für sämtliche Hafenarbeiter, mit der illegale Praktiken wie die „Weitergabe“ von Schichten unter Kollegen und der Mehrfachbezug von Lohn unter fiktiven Namen verhindert werden sollten, erst nach längeren arbeitsrechtlichen Auseinandersetzungen eingeführt werden (*Fairplay* 1996q).

- 74 Diese Frage war bereits während der Bemühungen der UNCTAD um den Auf- und Ausbau nationaler Handelsflotten der Entwicklungsländer häufig ein Diskussionsgegenstand. Ausgangspunkt für solche Kritik ist stets, daß die Seeschiffahrt traditionell ein liberal verfaßter, nur ausnahmsweise staatlich regulierter und durch Ladungspräferenzen geschützter bzw. behinderter Zweig des internationalen Austauschs gewesen ist. Daher kann mit einem gewissen Recht befürchtet werden, daß es nicht um einen gegenseitig zugestandenen Zollabbau gehen würde, sondern um einen Abbau auf der einen gegen die Neueinführung von zollähnlichen Restriktionen auf der anderen Seite. Einem Staat würde dabei im Gegenzug zur Senkung eines Zolles das Recht zugestanden, den Zutritt zu seinen Seeverkehrsmärkten für fremde Schiffe zu beschränken (Erasmus 1995; ITZ 1991). Eine Analyse der maritimen Politik Brasiliens in dieser Phase, in der das Land einen forcierten Flottenaufbau unter staatlicher Protektion als Beitrag zu einer „New International Maritime Order“ versuchte, bietet Böhme (1972).
- 75 Über Einzelheiten informieren u.a. *Fairplay* (1996g, 1996h, 1996i).
- 76 Zur Wiederaufnahme der Bausubventionen in den USA vgl. *Fairplay* (1996f) und ITZ (1996b).
- 77 Unter dem „Jones Act“ (Section 27 des Merchant Shipping Act of 1920) sind Transporte zwischen Häfen der Vereinigten Staaten — einschließlich Hawaii, Alaska und Puerto Rico — Schiffen vorbehalten, die die amerikanische Flagge führen, auf amerikanischen Werften gebaut sind und eine aus US-Bürgern bestehende Besatzung haben. Diese Schiffe erhalten im Gegensatz zu Seeschiffen amerikanischer Reedereien in der Auslandsfahrt keine Betriebssubventionen (Whitehurst 1983: 27 ff., 57–69).
- 78 Spätestens an diesen Stichtagen müssen die Reedereien Sicherheits-Management-Systeme eingeführt und zertifiziert haben, die dem ISM-Code entsprechen und sowohl die Schiffe als auch die Landorganisationen einschließen. Die Erteilung von Zeugnissen ist eine Aufgabe von Flaggenstaaten, die wohl durchweg den Klassifikationsgesellschaften übertragen wird (GL Magazin 1996).
- 79 Für einen Bericht über Erfahrungen mit den „Auditing Processes“ zur Erlangung der Zertifikate und über eine Beurteilung der Bedeutung des ISM-Codes aus Reedersicht vgl. Anglo-Eastern Ship Management Ltd. (1996).
- 80 Die Forderung nach einer Zwangshaftpflichtversicherung wurde auf der 74. Sitzung des Legal Committee der IMO im Oktober 1996 erörtert (*Lloyd's List* 1996a). Kritisch äußerte sich schon früher Wöhrn (1996: 26).
- 81 Nach Angaben des Institute of London Underwriters gingen 105 Schiffe über 500 BRZ mit insgesamt 654 000 BRZ verloren, gegenüber 95 Schiffen und 693 000 BRZ im Jahre 1995. Die Personenverluste nahmen infolge eines Fährungsglücks in Ostafrika von 390 auf 1 190 zu (ILU 1996: 2).
- 82 Im Jahre 1996 wurde vor allem der Zustand eines Teils der Bulkflotte von den Klassifikationsgesellschaften scharf kritisiert. Zum einen ging es um strukturelle Schwächen an noch relativ jungen Schiffen (Baujahre 1980 ff.) infolge unzureichender Materialstärken und Verwendung von hochfestem Stahl, zum anderen um Längsspannungen oder Biegemomente, die durch nicht den Schiffsgegebenheiten angepaßtes Laden vor allem von Eisenerz (alternate-hold loading) sowie durch zu schnelles Laden ohne ausreichend häufiges Verfahren der Ladebrücke von Luke zu Luke erzeugt werden (Middleton 1997).
- 83 Die Beendigung der privaten Abkommen war bereits seit langem für den Fall geplant, daß entsprechend umfassende internationale (IMO-)Regelungen in Kraft träten (Mulrenan 1995).
- 84 Es wird erwartet, daß vor allem die VR China, Südkorea und Taiwan die Stahlerzeugung ausweiten werden. Die im Vorjahr abgeschwächte Produktion in den anderen wichtigen Ländern dürfte sich ebenfalls erholen (Japan +2,5 vH; EU 3 vH; Scott 1997).
- 85 Die Kohlenexporte Australiens sollen bis zum Jahre 2000 weiter zunehmen (Harris 1997). Unter den kohlenexportierenden Ländern wird ferner Indonesien seine Lieferungen weiter steigern können, die bisher durch den Inlandsverbrauch begrenzt werden. Die erforderlichen Transportleistungen werden — soweit die Importländer bisher Kohle aus den Vereinigten Staaten oder Australien bezogen — allerdings eher geringer sein (*Seatrade Week Newsfront* 1997d).
- 86 Persönliche Mitteilung des Vereins Deutscher Kohlenimporteure vom März 1997.
- 87 Auf lange Sicht wird dem Getreidetransport eine nachhaltige Expansion vorausgesagt. Diese Prognose stützt sich vornehmlich auf den Einfuhrbedarf der bevölkerungsreichen Entwicklungsländer (*Fairplay* 1997b).
- 88 Im Jahre 1995 — neuere Zahlen lagen noch nicht vor — verringerte sich der Bestand an solchen Schiffen (10 000–20 000 t dw) um 3,2 vH auf 29,992 Mill. t dw; dabei betrug die Abwrackrate 3,7 vH, der Neubauzugang 0,5 vH (0,155 Mill. t dw). Ende 1995 waren 43 vH des Bestandes älter als 20 Jahre (*Lloyd's Register of Shipping* 1994, 1995, jeweils Tabelle 12).
- 89 Die für den Massenguttransport verfügbare Tonnage hätte am 1. Januar 1997 insgesamt noch um 4,3 vH ausgeweitet werden können, wenn sämtliche Kombinierte Schiffe in der Trockenladungsfahrt eingesetzt und die Kombi-Auflieger aktiviert worden wären. Umgekehrt wäre das Angebot um 3,9 vH vermindert worden, wenn die zu diesem Zeitpunkt in der Trockenbulkfahrt beschäftigten Kombinierten Schiffe von diesem Markt abgezogen worden wären. Im weiteren Verlauf des Jahres schrumpft dieser Spielraum voraussichtlich durch das Wachstum der Bulktonnage und den gleichzeitigen Rückgang der Kombinierten Tonnage.
- 90 Vorerst haben die Verkäufe von VLCC und Aframax-Tankern zum Abwracken wieder zugenommen (Poole 1997).

- 91 Die nach dem gleichen Muster wie für die Bulkfahrt berechnete Spannweite am Jahresbeginn 1997 möglicher Veränderungen der verfügbaren Tanktonnage durch Zugang oder Abzug kombinierter Schiffe lag zwischen 12,6 Mill. t dw (+4,7 vH), wenn sämtliche kombinierten Schiffe Öl befördert hätten, bzw. bei -8,8 Mill. t dw (-3,3 vH) beim Abzug aller zu diesem Zeitpunkt in der Tankfahrt eingesetzten kombinierten Schiffe. Für den Jahresablauf gilt das gleiche wie für die Bulkcarrier.
- 92 Die Worldscale-Sätze wurden zum 1. Januar 1997 wiederum an die veränderten Kostenverhältnisse in den verschiedenen Tankerrelationen angepaßt. Im Durchschnitt wurden die Raten um etwa 6–9 vH angehoben, so für verschiedene Routen von Ras Tanura um 6,9–8,7 vH; die Sätze von Bonny (Westafrika) nach Philadelphia stiegen um 9,7 vH, diejenigen von Sullom Voe (Shetland Inseln) nach Rotterdam um nur 2,9 vH (Harris 1996a).
- 93 Dabei werden in der westlichen Hemisphäre nach wie vor überwiegend Produktentanker von etwa 25 000–30 000 t dw eingesetzt, während im Asien-Verkehr zunehmend größere Schiffe um 45 000 t dw den Kern bilden; diese wird teilweise noch erheblich überschritten. Gründe der Differenzierung sind einerseits die Distanzunterschiede — die längeren Strecken im Osten begünstigen den größeren Tanker mit niedrigeren Stückkosten —, zum anderen auch Tiefgangsrestriktionen in den Vereinigten Staaten.
- 94 Nach Angaben von Lloyd's Register of Shipping (1996a) befanden sich 453 Vollcontainerschiffe mit 895 711 TEU bzw. 12,267 Mill. t dw Ende 1996 in Auftrag; davon sollten 265 Schiffe mit 6,756 Mill. t dw im Jahre 1997 abgeliefert werden. Noch deutlich höher lagen die für den gleichen Zeitpunkt von *Fairplay Newbuildings* (1997) angegebenen Zahlen mit insgesamt 556 Schiffen und 14,582 Mill. t dw.
- 95 So wird die Maersk Line, die bereits in den Vorjahren Verkehre nach der Ostküste und der Westküste Südamerikas aufgenommen hat, nunmehr auch Abfahrten im Südafrika-Dienst anbieten; es geht besonders um die Teilnahme an der Verschiffung von Kühlladung, doch wird auch ein Feeder-Netz in Südafrika aufgebaut (Moloney 1997).
- 96 Tarifierhebungen wurden beispielsweise für den Verkehr Europa–Südamerika Westküste, Europa–Kanada, Fernost–US-Westküste (TSA), angekündigt. Wenn der Aufwertungstrend des US-Dollars anhält, dürfte es zu weiteren Ermäßigungen der Währungsausgleichszuschläge (CAF) kommen.
- 97 Das hier sichtbare Problem trat in einer ähnlichen Weise im Luftverkehr auf, als die Großraumflugzeuge marktbestimmend wurden und zur erforderlichen Auslastung der Kapazitäten eine Tarifspreizung mit zahlreichen Klassen eingeführt wurde. Der durchschnittliche Erlös („yield“) sank dabei zwar, die Gesamteinnahme erhöhte sich aber, so daß Kostendeckung trotzdem erzielbar war. Verluste erleiden unter solchen Bedingungen nur die vergleichsweise ineffizienten, weil mit zu kleinem Gerät operierenden Anbieter.
- 98 Die Ansicht, daß es sich bei der gegenwärtig beobachteten Marktentwicklung lediglich um den Teil eines langfristigen (konjunkturellen) Zyklus handele, scheint daher voreilig und nicht ausreichend fundiert (so z.B. Phillips 1997).
- 99 A/S Klavness, Oslo, erwartet einen anhaltenden kräftigen Anstieg der chinesischen Bananenimporte; in den letzten fünf Monaten 1996 wurden bereits 225 000 t in 75 Schiffsladungen aus Ecuador geliefert (zit. nach Brewer 1997; ferner *Sea-trade Week Newsfront* 1997c).
- 100 Ende 1996 befanden sich 26 Kühlschiffe mit mehr als 100 BRZ für Lieferung 1997 in Auftrag, etwa 2,5 vH der vorhandenen Gesamtkapazität (Lloyd's Register of Shipping 1995, 1996a).
- 101 Es wird erwartet, daß sich der Anteil der in Kühlcontainern verschifften Ladung am Gesamtaufkommen immer mehr zu Lasten der eigentlichen Kühltonnage verschieben wird. Dies wird besonders für die „trunk lines“ gesehen. Zahlreiche Kühlgüter werden sich aber auch künftig wenig für einen Transport in Containern eignen.
- 102 Die zusätzliche Nachfrage wird einerseits den bisher schon mit einem Anteil von 75 vH des Welt-LNG-Handels dominierenden Einfuhrländern Japan, Südkorea und Taiwan, andererseits neuen Importeuren wie Thailand, VR China und Indien zugeschrieben. Die zusätzlichen Mengen sollen zum Teil aus den Ländern des Mittleren Ostens geliefert werden (*Lloyd's Shipping Economist* 1996a; Takita 1996).

Literaturverzeichnis

- ABl. (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Rechtsvorschriften)* (1986). Verordnung (EWG) 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages auf den Seeverkehr. L 378: 4–13.
- (1995). Verordnung (EG) Nr. 870/95 der Kommission vom 22. April 1995 zur Anwendung von Art. 85 Abs. 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschiffsverkehrsunternehmen (Konsortien) aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 479/92 des Rates. L 89: 7–14.
- Anglo-Eastern Ship Management Ltd. (1996). The ISM Code — A Viewpoint. In West of England Ship Owners Mutual Insurance Association. *Annual Review 1996*. London.
- Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V. (1996). Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 1996. Berlin.
- Argentinisches Tageblatt. Internationale Wochenausgabe* (1995). Billigerer Hafen. Buenos Aires, 29. Juli.
- Bhatikar, A.P. (1995). Privatisation of Indian Ports. Economic, Legal and Other Issues. *Indian Shipping* 47 (7): 17–21.
- Böhme, H. (1972). „Freiheit der Meere“ oder Bilateralismus in der Seeschifffahrt. Die Schifffahrtspolitik Brasiliens — Modell für die Zukunft? *Die Weltwirtschaft* (1): 202–231.
- (1994). Weltseeverkehr: Die Rezession wirft lange Schatten. Kieler Diskussionsbeiträge 230. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1996). Weltseeverkehr: Märkte zwischen Boom und Baisse. Kieler Diskussionsbeiträge 275. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- (1997). Preisbildung in der Seeschifffahrt. In J. Bloeck und G. B. Ihde, *Vah lens Großes Logistiklexikon*. München.
- Böhme, H., und H. Sichelschmidt (1995). Sicherheit auf See. Kieler Diskussionsbeiträge 243. Institut für Weltwirtschaft, Kiel.
- Bray, J. (1996). Shortsea Charterer Blames Low Rates and Rising Bunker Prices: Search for rescue Plan as Maritim Collapses. *Lloyd's List*, 9. November: 1.
- Brewer, J. (1995). Worldscale Tanker Rates to Rise Up to 5 %. *Lloyd's List*, 9. November: 1.
- (1997). Banana Shipments 'Likely to Surge'. *Lloyd's List*, 21. Januar: 2.
- Connaughton, S. T. (1997). Coping with Life after Tovalop and Cristal. *Lloyd's List*, 8. Januar: 6.
- CI (Containerisation International)* (1996a). Q & A. 29 (1): 82.
- (1996b). FEFC Japan Sector Revises Tariff. 29 (6): 21.
- (1996c). Freight Rates Indicators. 29 (9): 9.
- (1996d). TSA Seek to Reinstate Capacity Programme. 29 (11): 18.
- (1997a). Principal Europe/India Carriers Rationalise their Own Services into Single Consortium. 30 (1): 12.
- (1997b). Safmarine/CMBT and Delmas Form a Strategic Bond to Fight Megacarriers. 30 (2): 6.

- CI (Containerisation International)* (1997c). Safmarine + DAL = SAFDAL. 30 (2): 13.
- (1997d). Post Panamax Passion. 30 (2): 44–46.
- Corkhill, M. (1997). A New Generation with a New Learning Curve. A *Lloyd's List Special Supplement: Lloyd's List Green Tanker Guide & Directory 1997*. 22. Januar: 4.
- Coutinho, E. (1995). Brasilien und China schmieden Allianz. *Die Welt*, 28. Dezember.
- (1996). Ein interkontinentaler Flirt. *Die Welt*, 5. September.
- Crichton, J. (1996). North Europe/West Africa — Healthier but no Wealthier. *Containerisation International* 29 (8): 37–39.
- Crisp, D. (1996a). Lessons Begin with ABC. *Containerisation International* 29 (7): 59–60.
- (1996b). So Near, yet So Far. *Containerisation International* 29 (11): 45–49.
- Dobert, J. (1996a). Schiffsbeteiligungen in nur zwei Jahren verdoppelt: 2,18 Milliarden D-Mark im Kapitalmarkt plaziert! *Hansa* 133 (2): 6–10.
- (1996b). Zusammenbrüche der Charterer Maritim AG und SAAR überschatten den Markt. *Hansa* 133 (12): 12–14.
- (1997). Schiffsbeteiligungen: Die Branche schämt sich mancher Versprechungen und Methoden. *Hansa* 134 (1): 13–16.
- Drewry Shipping Consultants Ltd. (1996a). Dry Cargo Markets. Iron Ore. *The Drewry Monthly* (bis einschließlich April 1996 unter dem Titel: *Shipping Statistics & Economics*) 26 (11): 22–23.
- (1996b). Dry Cargo Market. Handy Sector — Marginalized and Uncertain? *The Drewry Monthly* 26 (11): 33.
- (1996c). Yellow Pages. *The Drewry Monthly* 26 (11).
- (1996d). The Tanker Fleet. *The Drewry Monthly* 26 (versch. Ausg.).
- (1996e). Dry Cargo Market. Grain. *The Drewry Monthly* 26 (versch. Ausg.).
- (lfd. Jgg.). Combined Carriers. Combined Carrier Employment Analysis. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Dry Bulk Fleet. World Bulk Carrier Fleet & Future Deliveries. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market. Tanker Fleet and Future Deliveries. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Dry Cargo Market. Reported Time Charter Activity. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Dry Cargo Market. Summary of Chartering Activity. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Ship Sales. Reported Sale and Purchase Activity. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market. Table 11. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Summary of Clean Spot Chartering Activity. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Summary of Dirty Spot Chartering Activity. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Tanker Market: Clean Spot Rates. *The Drewry Monthly*.
- (lfd. Jgg.). Yellow Pages. *The Drewry Monthly*.
- DVZ (*Deutsche Verkehrs-Zeitung*) (1994a). Nein zu TAA — Ja zu TACA? 18. Oktober: 1.

DVZ (*Deutsche Verkehrs-Zeitung*) (1994b). Keine multimodalen Preisabsprachen. Brüssel hat entschieden: TAA ist keine Konferenz. 20. Oktober: 1.

— (1996). WTO-Seeverkehrsverhandlungen gescheitert. USA verhindern die Öffnung des Marktes. 2. Juli: 2.

Erasmus (1995). WTO — Not the Thing for Shipping. *Internationale Transport-Zeitschrift* 57 (37): 43.

Fairplay (1992). Brazilian Port Law Changes. 315 (5655): 6.

— (1996a). Port Privatisation Plan Shelved. 327 (5857): 49.

— (1996b). P&O Orders Mega Boxships. Newbuilding Surpass Maersk Record. 328 (5869): 77.

— (1996c). Brazilian Ports Stretched. 328 (5873): 7.

— (1996d). Re-birth of a Port. Guayaquil Shapes Up for a Better Future. 328 (5873): 31–32.

— (1996e). A Question of Control. Santos Set for Giant Leap Forward. 328 (5873): 39.

— (1996f). Subsidy Chequebook Reopens. No Dole Could Mean More Dole. 328 (5875): 15.

— (1996g). Frustration Built Out of Anger. US Stalls OECD Shipbuilding Agreement. 328 (5876): 3.

— (1996h). US Builders Kill Subsidy Deal. 328 (5876): 10.

— (1996i). OECD Shipbuilding Agreement Flounders. Now or Never, and Probably Never. 328 (5876): 16–17.

— (1996k). LloydBras to Auction Last 18 Vessels. 328 (5881): 12.

— (1996l). Asian Demand Fuels Exports. Pacific North-West Sees Strong Growth. 328 (5882): 41.

— (1996m). Reefers Face Uncertainty. 328 (5883): 59.

— (1996n). La Guaira Port to be Privatised. 329 (5884): 11.

— (1996o). Blood on the Quayside. Desperate Battles on the Waterfront. 329 (5886): 26–27.

— (1996p). Much Disorder, Little Progress. Brazil Lumbers Slowly On. 329 (5888): 29–30.

— (1996q). Unions Dig In. No Solutions to the Eternal Problem. 329 (5888): 30–31.

— (1996r). Banana Trade under Attack. Reefers Face New Confusion. 329 (5889): 18–19.

— (1996s). EU Unification Leads to Banana Split. 329 (5889): 19.

— (1996t). Winner Takes All. Bidding Launches Port Privatisation Battle. 329 (5889): 43–44.

— (1997a). To the Death! FMC Ready for Mortal Combat with TACA. 330 (5901): 18–19.

— (1997b). Bright Future for Grain Ships. 330 (5908): 60.

Fairplay Newbuildings. The Monthly Technical Review (1997). Newbuildings Order Table IV (Vessel Types on-order by Country of build). 16: 4.

Fearnley & Egers Chartering Co. Ltd. (1981). *Review*. Oslo.

Fearnleys (1996). *World Bulk Fleet*. July 1996.

— (lfd. Jgg.). *Review*.

— (lfd. Jgg.). *World Bulk Fleet*.

Fearnleys (lfd. Jgg.). *World Bulk Trades*.

Frankfurter Zeitung — Blick durch die Wirtschaft (1996). Mehr Handel mit Japan. 30. August.

GL-Magazin (1996). ISM-Aktivitäten beim Germanischen Lloyd. (2): 6–7.

Gern, K.-J., K.-W. Schatz, J. Scheide und R. Solveen (1996). Industrieländer: Fortgesetzter Aufschwung bei niedriger Inflation. *Die Weltwirtschaft* (4): 354–381.

Gontard (1996). WTO vorerst weiterhin ohne Schifffahrt. *Internationale Transport-Zeitschrift* 57 (27): 15–16.

Green, A. (1996). Mit einer Kiwi um die Welt. *Internationale Transport-Zeitschrift* 57 (35): 4–5.

Hanscom, J. (1996). Two New Clouds. *Seatrade Week Newsfront* 15 (4): 12.

Harris, J. (1996a). Tanker Freight Scale Revised. *Lloyd's List*, 8. November: 1.

— (1996b). Dry Cargo Chartering. *Lloyd's List*, 19. Dezember: 4.

— (1997). Australia set for coal trade growth. *Lloyd's List*. 14. Januar: 2.

Hughes, D. (1997). Stricter Rules for Shipmanagers: Members Go as ISMA Tightens Up. *Lloyd's List*, 17. Januar: 1.

IISI (International Iron and Steel Institute, Brüssel) (1996). *Monthly Statistics*. Dezember.

ILU (The Institute of London Underwriters)(1996). *Casualty Statistics*. London.

Ion, E. (1996). Concern over Supply of Vessels in Minor Trades. *Lloyd's List*, 8. November: 14.

ISL (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen) (lfd. Jgg.). *Shipping Statistics and Market Review*.

ITZ (*Internationale Transport-Zeitschrift*) (1991). Die Schifffahrt und das GATT. 53 (51): 4531–4533.

— (1995a). Inlandtarifgestaltung: Stellungnahme des Taca. 57 (26): 25.

— (1995b). US-Schiffahrtsreform 1995. 57 (27): 17.

— (1996a). Auf ein Neues: Europäische Kommission vs. Taca-Linien. 57 (23): 13.

— (1996b). US Shipbuilding Now a Growth Industry. 57 (32): 77.

— (1996c). Schiffbau-Subventionen vorläufig nicht untersagt. 57 (34): 16–17.

— (1996d). Im Blickpunkt: EU-Kommission kommentiert ihre Einstellung zur Taca. 57 (39): 15.

— (1996e). Eata: Weiterhin keine Kapazitätsbeschränkung. 57 (41): 19.

— (1996f). TSA: Neuer Anlauf zur Kapazitätsbeschränkung. 57 (43): 15.

— (1996g). Umgruppierung im Verkehr Südostasien-Australien. 57 (44): 15.

— (1996h). Zusammenarbeit CSAV/Ivaran. 57 (44): 15.

— (1996i). Kooperation TMM und FMG. 57 (44): 19.

— (1996k). Japanese Lines Eye Asia. 57 (44): 85–87.

— (1996l). Port Privatisation in Brazil. 57 (48): 73.

Jacobs & Partners Limited (1996a). *World Tanker Fleet Review*. January–June.

— (1996b). *World Oil Tanker Trends*. December: 58.

- Jacobs & Partners Limited (bis einschl. 1994: John I. Jacobs PLC) (lfd. Jgg.). *World Tanker Fleet Review*.
- JMM (*Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*) (1996a). Cargos polyvalents: des profits limités jusqu'en l'an 2000. 78 (4003): 2103–2104.
- (1996b). Overpanamax: le point sur la flotte. Vers la centaine de navires. 78 (4015): 2846–2847.
- (1997). Le quirat: un effet très fort de relance. 79 (4020): 4–5.
- Le Gouard, Y. (1996a). Cargos polyvalents: l'état de la flotte. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*. 78 (4005): 2215–2219.
- (1996b). Porte-conteneurs d'affrètement. *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*. 78 (4015): 2848–2850.
- Lloyd's List (1996a). New IMO Convention Proposed on Compulsory Insurance. 14. Oktober: 5.
- (1996b). EC Confirms Yard Subsidies at 9%. 7. Dezember: 1.
- (1996c). Markets. Dry Cargo Chartering. Dezember (versch. Ausgaben).
- (1996d). Markets. Dry Cargo Chartering. (Versch. Ausgaben).
- (lfd. Jgg.). Bunker Market Report.
- (lfd. Jgg.). Commodities. Oil Physical.
- Lloyd's Register of Shipping (1994). *World Fleet Statistics*.
- (1995). *World Fleet Statistics*.
- (1996a). *World Shipbuilding Statistics*. Dezember.
- (1996b). *World Shipbuilding Statistics*. (Versch. Ausgaben).
- (lfd. Ausg.) *World Shipbuilding Statistics*.
- (lfd. Jgg.) *Merchant Shipbuilding Return*.
- Lloyd's Ship Manager (1992). Brazil Tries Economic Reforms and Privatisation to Ease Crisis. 13 (1): 25–28.
- (1996/97). Australia Looks to New Zealand's Example. 17 (9): 27–28.
- (lfd. Jgg.) Tanker Indices.
- Lloyd's Shipping Economist (1996a). Massive Expansion Forecast for LNG Trade. 18 (9): 15–16.
- (1996b) Europe/Far East Liner Trades under Pressure. 18 (10): 10–14.
- (1996c) Cargo Generation. 18 (12): 32.
- (lfd. Jgg.) Executive Summary. Commodities.
- (lfd. Jgg.) Executive Summary. Shipping.
- (lfd. Jgg.) Rates and Prices Data.
- Lloyd's Shipping Index (1997). Market Briefing. Delivered for Breaking. 3. März: 8.
- Lorimer, D. (1996). Privatisation Progress. *Containerisation International* 29 (9): 95–99.
- Luensee (1923). *Entfernungstabellen*. Hamburg.

- Luensee (1980). *Entfernungstabellen. Ostsee, Nordsee, Nordmeer, Ostseite Atlantik, Mittelmeer, Schwarzes Meer*. Neubearbeitet und herausgegeben von Kapt. Fr. Backhausen, Kapt. H. Harders, Kapt. H.-H. Pfeleiderer. Hamburg.
- Menon, C. (1996). Stormy Waters ahead? *Containerisation International* 29 (9): 39–43.
- Mentz, Decker & Co. (lfd. Jgg.). *Containership Fixtures*.
- Middleton, I. (1997). Bulk Carrier Shock. *Seatrade Review Monthly*. 26 (1): 18–19.
- Mitsui (Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Research Co-operation Office)(1996). *Review and Outlook of World Shipping Market. Asian Energy Demand Upholds the Market*. Tokyo.
- Moloney, S. (1996). Atlantic Lines Downbeat on Withdrawal of Immunity. *Lloyd's List*, 28. November: 3.
- (1997). Maersk in South Africa Reefer Link. *Lloyd's List*, 17. Januar: 16.
- Moloney, S., und N. Tutt (1996). Commission Removes Taca's Immunity to Competition Fines. *Lloyd's List*, 28. November: 1.
- Mulrenan, J. (1995). Tovalop and Cristal to End in 1997. *Lloyd's List*, 21. November: 11.
- Nachrichten für Außenhandel* (1996). Brasiliens Regierung schreibt Häfen aus. 30. Januar.
- Nordsee-Zeitung* (1996a). Containerfrachter von Wolgast nach Neuseeland. 11. Mai: 54.
- (1996b). P&O Containers läßt 6674-TEU-Containerfrachter in Japan bauen. 28. September: 54.
- Nossum, B. (1996). *The Evolution of Dry Bulk Shipping 1945–1990*. Oslo.
- OECD (1976). *Maritime Transport*. Paris.
- (1986). *Maritime Transport*. Paris.
- (1988). *Maritime Transport*. Paris.
- (1996). *OECD Economic Outlook* 60 (Dezember).
- (lfd. Jgg.). *Maritime Transport*. Paris.
- Osler, D. (1996). Otal Predicts Calm after a Stormy Year. *Lloyd's List*, 27. Dezember: 3.
- Quinlan, M. (1996). Can There be Life after Overcapacity? *Petroleum Economist* 63 (9): 5–9.
- Paci, G. (1996). Mediterranean Feeder Container Shipping. A *Lloyd's List* Special Report. *Lloyd's List*, 14. November: 10–11.
- Petroleum Economist* (1996a). West Africa. Increasing Production and New Destinations. 63 (10): 64.
- (1996b). World Oil and Gas Production. 63 (11): 63.
- Phillips, F. (1996). Box Trade Panic Is Now Over. Europe/East Coast South America Lines Emerge from Crisis of Confidence. *Lloyd's List*, 11. November: 5.
- (1997). Box Charter Sector Looks for Respite. *Lloyd's List*, 21. Februar: 2.
- Poole, A. (1996). South Africa Looks to Star Performers — Switch to Sea Saves Money. (Reefer trade. A *Lloyd's List* Special Report.) *Lloyd's List*, 8. Oktober: 9.
- (1997). VLCCs and Aframaxes Placed on Scrap Market is Good News for Tanker Industry. *Lloyd's List*, 27. Januar: 2.
- Poole, A., und J. Harris (1996). Tanker Earnings Hit Scrapping Business. *Lloyd's List*, 12. Dezember: 2.

- Scott, R. (1996a). Commodities. *Seatrade Week Newsfront* 15 (24): 10.
- (1996b). Commodities. *Seatrade Week Newsfront* 15 (43): 10.
- (1996c). Commodities. *Seatrade Week Newsfront* 15 (44): 10.
- (1996d). Commodities. *Seatrade Week Newsfront* 15 (46): 10.
- Scott, R. (1997). Commodities. *Seatrade Week Newsfront* 16 (2): 10.
- Seatrade Review* (1996). Fruit Imports. 25 (3): 75.
- Seatrade Week Newsfront* (1996a). Direct Spot Reefer Market a Surprise. Contractors Use 'Direct' Fixing Ploy to Keep Heat out of the Market. 15 (24): 1–2.
- (1996b). 30-Year Trading life Seen for Older VLs. 15 (41): 1–2.
- (1996c). ISM Code: IACS Survey Shows Slow Progress on Certification. 15 (46): 6.
- (1997a). Reefer Deal: UniCool Should Bear Fruit. 16 (1): 2.
- (1997b). Scrappers Take 19.2m dwt in 1996. 16 (2): 8.
- (1997c). Banana Bonanza Lifts Owners off the Skids. 16 (4): 6.
- (1997d). Indonesian Coal. Surge in Exports after Dip. 16 (7): 7.
- Simer, A. (1996). Brasilien will Infrastruktur rasch privatisieren. *Nachrichten für Außenhandel*, 10. Juli.
- Svensk Sjöfarts Tidning* (1996a). Sjöfartens Bog 1997. Kylsjöfart. 92 (50): 67–69.
- (1996b). Sjöfartsmarknaden — Indikatörer. (Verschiedene Hefte aus Band 92).
- Takita, K. (1996). 31 Carriers Will be Needed to Meet Rising LNG Demand. *Lloyd's List*, 27. Dezember: 1.
- Tinsley, D. (1996). Classification Society Urges Companies to Act Fast for ISM Accreditation: DNV in Safety Code Warning. *Lloyd's List*, 7. Oktober: 1.
- UN (United Nations) (lfd. Jgg.). *Monthly Bulletin of Statistics*.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (lfd. Jgg.). *Review of Maritime Transport*.
- USDA (United States Department of Agriculture) (1996a). *Oilseeds: World Markets and Trade*. FOP 11–96 (November). Washington, D.C.
- (1996b). *Grain: World Markets and Trade*. FG 12–96 (December). Washington, D.C.
- Verkehrswirtschaft* (1997). Ruhe vor dem Sturm. (3): 13.
- Ward, R. (1996). Brazil Ports Privatisation Starts. *Lloyd's List*, 4. November: 2.
- Whitehurst, C. H., jr. (1983). *The U.S. Merchant Marine. In Search of an Enduring Maritime Policy*. Annapolis, Maryland.
- Wöhrn, R. (1996). Die P&I-Clubs und die Sicherheit auf See. *Hansa* 133 (1): 22–26.
- Young, C. (1995). Comprehensive Revision of the STCW Convention. An Overview. *Journal of Maritime Law and Commerce* 26 (1): 1–3.